

**PENGARUH KEBERADAAN BENTOR (BECAK MOTOR) PADA
KAWASAN PERUMAHAN SEBAGAI PENDUKUNG TRANSPORTASI DI
KECAMATAN PALLANGGA KABUPATEN GOWA**



Skripsi

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Meraih Gelar
Sarjana Teknik Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
pada Fakultas Sains dan Teknologi
UIN Alauddin Makassar

Oleh

RIDHASARI IDRIS
NIM. 60800111067

**JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS SAINS DAN TEKNOLOGI
UIN ALAUDDIN MAKASSAR
2016**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan penuh kesadaran, penyusun yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa skripsi ini benar adalah hasil karya penyusun sendiri. Jika di kemudian hari terbukti bahwa ia merupakan duplikat, tiruan, plagiat, atau dibuat oleh orang lain, sebagian atau seluruhnya, maka skripsi dan gelar yang diperoleh karenanya batal demi hukum.



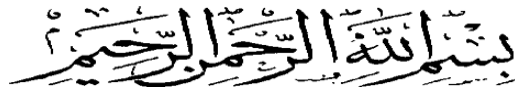
Samata-Gowa, 21 Maret 2016

Penyusun,

RIDHASARI IDRIS

NIM : 60800111067

KATA PENGANTAR



Alhamdulillahirabbil'alamin. Puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang telah memberikan nikmat kesehatan dan hikmat kepada saya sehingga hasil penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik sesuai dengan waktu yang telah direncanakan.

Penelitian berjudul ***“Pengaruh Keberadaan Bentor (Becak Motor) Pada Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi di Kec. Pallangga Kab. Gowa”***, disusun untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik Perencanaan Wilayah & Kota, Fakultas Sains & Teknologi, UIN Alauddin Makassar.

Saya telah berupaya semaksimal mungkin, namun penulis menyadari masih banyak kekurangannya, untuk itu saya mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun dari pembaca demi sempurnanya skripsi ini. Kiranya skripsi ini dapat bermanfaat dalam memperkaya khasanah keilmuan penulis.

Makassar, 21 Maret 2016

Penulis

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa begitu banyak pihak yang telah turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini. Melalui kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Muhammad Anshar, S.Pt, M.Si selaku Ketua Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota UIN ALAUDDIN MAKASSAR, Bapak S.Kamran Aksa, S.T, M.T Selaku Pembimbing Pertama dan Ibu Henny Haerany G, S.T, M.T Selaku Pembimbing Kedua yang telah bersedia meluangkan waktu dan membimbing penulis sehingga mampu menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

2. Ibu Dr. Ir. Mislih Idrus M.STr Selaku Penguji Satu, Ibu Siti Fatimah, S.T, M.Si Selaku Penguji Kedua, dan Bapak Dr. Muh. Thahir Malloko, M.Hi Selaku Penguji Ketiga yang telah senantiasa menuntun penulis dengan penuh semangat untuk menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

3. Kepada Kedua Orang Tua ku M. Idris Iskandar dan Yusrawati yang senantiasa mendoakan dan memberikan dukungan, serta nenekku tercinta Sitti Rabiah yang selalu memberikanku semangat, cinta dan kasih sayangnya selama penulis mengerjakan skripsi ini.

4. Seluruh Dosen Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota dan civitas akademik yang telah membantu melancarkan berjalannya ujian tahap pertama hingga tahap akhir penulis ucapkan terimakasih.

5. Kepada keluarga besar Dini Achmad yang telah mendukung perjuangan penulis untuk meraih gelar sarjana ini.

6. Teman – Teman Seperjuangan P.E.T.A Angkatan 2011 yang tiada henti memberikan semangat, doa, serta dukungan kehadiran mereka yang membuat penulis mampu mendapatkan gelar kesarjanaan ini, penulis ucapkan banyak terimakasih.



ABSTRAK

Nama Penyusun : Ridhasari Idris

NIM : 60800111067

Judul Skripsi : Pengaruh Keberadaan Bentor (Becak Motor) Pada Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi di Kecamatan Pallangga Kabupaten Gowa

Kecamatan Pallangga memiliki perkembangan pembangunan dan pergerakan transportasi yang meningkat. Fenomena penumpukan lalu lintas pada jam-jam puncak pun sering terjadi. Masalah transportasi ini menjadi semakin penting untuk di kaji karena setiap tahunnya penduduk semakin bertambah dan permukiman di daerah pinggiran makin menjamur dan semakin padat. Pergerakan penduduk yang menuju pusat kota pada jam-jam puncak menjadi problem transportasi. Namun dari sisi supply, pelayanan angkutan umum perkotaan tidak merata sampai ke titik permukiman yang ada. Oleh karena itu dengan adanya keberadaan becak motor yang semakin populer karena membantu masyarakat perumahan untuk mempermudah transportasi mereka menuju tempat pusat kegiatan mereka ini, sangat mendukung sebagai sarana transportasi dalam perumahan. Pertumbuhan becak motor menunjukkan peningkatan. Bahkan sangat berkembang di kota – kota kabupaten, seperti di kab Gowa tepatnya di Kecamatan Pallangga. Penggunaan becak motor sebagai salah satu angkutan transportasi di Kecamatan Pallangga yang sangat populer, hal ini dapat di lihat dari hasil survey jumlah becak motor di Kecamatan Pallangga yang berjumlah sekitar 150 unit yang mengangkut masyarakat dari tempat turunnya di angkutan umum seperti angkot menuju ke setiap perumahan-perumahan di tempat tinggal mereka.

Berdasarkan hasil analisis dari chi-kuadrat pengaruh dari keberadaan bentor sebagai pendukung transportasi dalam kawasan perumahan menyatakan adanya pengaruh becak motor terhadap aktifitas masyarakat perumahan. Hal yang paling mempengaruhi adalah faktor tingkat kapasitasnya, selain alat transportasi ini mudah di temukan masyarakat perumahan, kapasitas yang ada pada kendaraan ini cukup untuk memenuhi muatan penumpang dengan kemudahan menaruh barang di bagian depan tempat duduk penumpang.

Kata Kunci : Becak motor, karakteristik bentor, sistem transportasi



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
ALAUDDIN
MAKASSAR

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN SAMPUL	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iv
PENGESAHAN SKRIPSI.....	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR.....	viii
ABSTRAK	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Ruang Lingkup Penelitian	5
F. Sistematika Pembahasan.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Pengertian Transportasi	7
B. Fungsi dan Manfaat Transportasi.....	8
1. Fungsi Transportasi.....	8
2. Manfaat Transportasi.....	13
3. Tata Guna Lahan dan Transportasi.....	14
4. Aksesibilitas dan Mobilitas	16
C. Angkutan Jalan.....	21
D. Indikator Kinerja Sistem Transportasi	22
E. Transportasi Becak Bermotor.....	24

F. Keberadaan Becak Bermotor Pada Kawasan Perumahan.....	25
G. Permodelan Becak Bermotor	26
H. Landasan Teori Pengaruh.....	29
I. Kerangka pikir.....	30
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	29
A. Jenis Penelitian.....	29
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	29
C. Jenis dan Sumber Data.....	30
D. Populasi Dan Sampel	31
E. Teknik Pengambilan Sampel	32
F. Variabel Penelitian.....	35
G. Teknik Pengumpulan Data.....	36
H. Teknik Analisis	37
I. Definisi Operasional	41
J. Jadwal Penelitian	32
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	44
A. Gambaran Umum Kabupaten Gowa.....	44
1. Letak Geografis dan Administratif.....	44
2. Kondisi Penggunaan Lahan.....	45
B. Gambaran Umum Kecamatan Pallangga.....	46
1. Letak Geografis dan Administratif.....	46
2. Kondisi Topografi dan Kemiringan Lereng.....	48
3. Komposisi Penggunaan Lahan.....	49
4. Permukiman.....	50
C. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	51
1. Kondisi Geografi.....	51
2. Peta Sebaran Permukiman.....	52

3. Aspek Kependudukan.....	53
D. Karakteristik Perumahan Lokasi Penelitian	53
E. Karakteristik Becak Motor pada Kec Pallangga.....	56
F. Analisis Chi-Kuadrat Pengaruh Keberadaan Bentor Terhadap Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi di Kec Pallangga	63
G. Upaya Peningkatan Transportasi Bentor Pada Kawasan Perumahan....	68
H. Transportasi Dalam Pandangan Islam	71
BAB V PENUTUP	80
A. Kesimpulan	80
B. Saran	81
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Klasifikasi Pergerakan Orang di Perkotaan Berdasarkan Maksud Pergerakan.....	16
Tabel 2. 2	Indikator Kinerja Transportasi.....	22
Tabel 3.1	Jumlah Kepala Keluarga Tahun 2014.....	32
Tabel 3.2	Jumlah Sampel Tiap Perumahan Tahun 2014.....	34
Tabel 3.3	Variabel Penelitian.....	
Tabel 4.1	Luas Wilayah dan Pembagian Wilayah Administratif di Kabupaten Gowa.....	45
Tabel 4.2	Penggunaan Lahan di Kabupaten Gowa.....	46
Tabel 4.3	Luas Wilayah dan Pembagian Administratif Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Pallangga.....	47
Tabel 4.4	Komposisi Penggunaan Lahan di Kecamatan Pallangga.....	49
Tabel 4.5	Luas Wilayah Lokasi Penelitian.....	51
Tabel 4.6	Jumlah Penduduk di Wilayah Penelitian Kecamatan Pallangga...	53
Tabel 4.7	Struktur Penduduk Berdasarkan Mata Pencarian Pada Perumahan Nusa Indah.....	54
Tabel 4.8	Struktur Penduduk Berdasarkan Mata Pencarian Pada Perumahan Restika Indah	55
Tabel 4.9	Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi di Perumahan Nusa Indah dan Restika Indah.....	56
Tabel 4.10	Kecepatan Rata-Rata Becak Motor Dalam Perumahan.....	58
Tabel 4.11	Tarif Rata-Rata Becak Motor Dalam Perumahan.....	58
Tabel 4.12	Frekuensi responden Menurut Tarif yang Berlaku di Kawasan Penelitian Tahun 2015.....	59
Tabel 4.13	Frekuensi Responden Menurut Kecepatan di Kawasan Penelitian Tahun 2015.....	60

Tabel 4.14	Frekuensi Responden Menurut Kapasitas Bentor di Kawasan Penelitian Tahun 2015.....	61
Tabel 4.15	Frekuensi Responden Menurut Tingkat Keamanan di Kawasan Penelitian Tahun 2015.....	62
Tabel 4.16	Hubungan Tarif Bentor dengan Keberadaan Bentor di Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi Tahun 2015.....	63
Tabel 4.17	Hubungan Kecepatan Bentor dengan Keberadaan Bentor di Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi Tahun 2015.....	64
Tabel 4.18	Hubungan Kapasitas Bentor dengan Keberadaan Bentor di Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi Tahun 2015.....	66
Tabel 4.19	Hubungan Kecepatan Bentor dengan Keberadaan Bentor di Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi Tahun 2015.....	67
Tabel 4.20	Total Uji Chi Kuadrat Pada Setiap Variabel.....	68



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Pendekatan Sistem Transportasi Berkaitan Dengan Tata Guna Lahan.....	14
Gambar 3.1 Lokasi Penelitian.....	28
Gambar 4.1 Diagram Penggunaan Lahan di Kecamatan Pallangga Tahun 2014.....	50
Gambar 4.2 Struktur Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian.....	54
Gambar 4.3 Struktur Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian.....	55
Gambar 4.4 Frekuensi Responden Menurut Tarif yang Berlaku.....	59
Gambar 4.5 Frekuensi Responden Menurut Kecepatan Bentor.....	60
Gambar 4.6 Frekuensi Responden Menurut Kapasitas Bentor.....	61



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sistem transportasi yang berkualitas (lancar, aman/selamat, berkapasitas, tertib, dan teratur, murah, dan nyaman) diperlukan untuk menunjang pengembangan kegiatan sektor – sektor lain dan mendorong berkembangnya daerah – daerah yang relatif tertinggal, terisolasi, terpencil, serta daerah-daerah yang terletak di perbatasan

Transportasi menghubungkan dari tempat asal ke tempat tujuan, sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lain. Tempat asal dapat merupakan daerah produksi, dan tempat tujuan adalah daerah konsumen (atau pasar). Tempat asal dapat pula merupakan daerah perumahan (permukiman), sedangkan tempat tujuannya adalah tempat bekerja, kantor, sekolah, kampus, rumah sakit, pasar, toko, pusat perbelanjaan, hotel, pelabuhan, bandar, udara, dan masih banyak sekali yang lainnya., ataupun dalam arah sebaliknya (Sakti Adji Sasmita 2011:1).

Seiring berkembangnya sistem transportasi di beberapa kota besar diikuti pula oleh perkembangan jumlah perumahan di perkotaan seperti di Kota Makassar yang semakin meningkat, menyebabkan pusat kota menjadi semakin padat sehingga orang mulai bergerak ke pinggiran kota.

Kabupaten Gowa berbatasan langsung dengan kota Makassar yang memiliki 18 Kecamatan, salah satu Kecamatan di Kabupaten Gowa adalah Kecamatan Pallangga.

Kecamatan Pallangga memiliki perkembangan pembangunan dan pergerakan transportasi yang meningkat. Fenomena penumpukan lalu lintas pada jam-jam puncak pun sering terjadi. Masalah transportasi ini menjadi semakin penting untuk di kaji karena setiap tahunnya penduduk semakin bertambah dan permukiman di daerah pinggiran makin menjamur dan semakin padat. Pergerakan penduduk yang menuju pusat kota pada jam-jam puncak menjadi problem transportasi .

Namun dari sisi supply, pelayanan angkutan umum perkotaan tidak merata sampai ke titik permukiman yang ada. Oleh karena itu dengan adanya keberadaan becak motor yang semakin populer karena membantu masyarakat perumahan untuk mempermudah transportasi mereka menuju tempat pusat kegiatan mereka ini, sangat mendukung sebagai sarana transportasi dalam perumahan. Pertumbuhan becak motor menunjukkan peningkatan. Bahkan sangat berkembang di kota – kota kabupaten, seperti di kab Gowa tepatnya di Kecamatan Pallangga.

Becak merupakan sarana perangkutan yang cukup populer di Indonesia. Kendaraan ini merupakan modifikasi dari sepeda kayu roda dua. Perkembangan angkutan becak di Indonesia berbeda antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Seiring dengan perkembangan teknologi, becak kayu mulai di modifikasi dengan

menggunakan penggerak sepeda motor, atau yang dikenal dengan sebutan becak motor. Bentor sendiri berasal dari singkatan becak motor yang merupakan kendaraan roda tiga asal Gorontalo yang telah mengalami perubahan seiring berkembangnya teknologi. Seperti dalam QS al-Nahl/16 : 7 – 8

وَتَحْمِلُ أَثْقَالَكُمْ إِلَىٰ بَلَدٍ لَّمْ تَكُونُوا بَالِغِيهِ إِلَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ ۚ إِنَّ رَبَّكُمْ لَرَءُوفٌ رَّحِيمٌ ﴿٧﴾

وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً ۚ وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ﴿٨﴾

Terjemahannya :

“ Dan ia mengangkut beban-bebanmu ke suatu negeri yang kamu tidak sanggup mencapainya, kecuali dengan susah payah. Sungguh, Tuhanmu Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, dan (Dia telah menciptakan) kuda, bagal, dan keledai, untuk kamu tunggahi dan (menjadi) perhiasan. Allah menciptakan apa yang tidak kamu ketahui.”

Keterkaitan ayat tersebut dengan penelitian ini yaitu Allah swt telah memberikan kenikmatan dalam mempermudah kegiatan transportasi yang dulunya manusia hanya menggunakan tenaga hewan sebagai alat transportasi lalu sekarang manusia mampu memiliki alat transportasi modern yang dapat kita kendarai untuk mengangkut segala sesuatu yang kita butuhkan. Hal ini menjadi salah satu pertimbangan perlunya kajian penelitian mengenai becak motor sebagai sarana pendukung transportasi masyarakat permukiman. Berdasarkan hal tersebut diatas, penulis terdorong untuk melakukan penelitian dengan judul

“ Pengaruh Keberadaan Bentor (Becak motor) Pada Kawasan Perumahan Sebagai Transportasi Pendukung di Kec. Pallangga Kab. Gowa ”.

Penggunaan becak motor sebagai salah satu angkutan transportasi di Kecamatan Pallangga yang sangat populer, hal ini dapat di lihat dari hasil survey jumlah becak motor di Kecamatan Pallangga yang berjumlah sekitar 150 unit yang mengangkut masyarakat dari tempat turunnya di angkutan umum seperti angkot menuju ke setiap perumahan-perumahan di tempat tinggal mereka. Walaupun sistem perakitan dan kondisi laik jalan kendaraan ini berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tidak sesuai peruntukan. Dengannya pihak berwajib belum melegalkan kendaraan tersebut, Meski begitu jumlah kendaraan ini dari hari ke hari makin bertambah. Namun manfaat dari kendaraan becak motor sebagai sarana transportasi bagi masyarakat permukiman sangat membantu pergerakan mereka saat sarana transportasi lainnya tidak menjangkau penumpang sampai ke setiap rumah mereka yang tidak di lewati angkutan umum lainnya.

Kondisi ini akan sangat penting untuk di kaji sebagai alternatif pemenuhan kebutuhan sarana transportasi masyarakat dari perumahan menuju kegiatan mereka dengan menggunakan angkutan umum di terminal.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka masalah yang dapat dikemukakan adalah bagaimana pengaruh keberadaan becak motor pada kawasan perumahan sebagai pendukung transportasi.

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin di capai dalam penelitian ini yaitu untuk mengetahui pengaruh keberadaan becak motor dalam kawasan perumahan sebagai pendukung transportasi.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini untuk masyarakat pengguna adalah sebagai penunjang transportasi dalam lingkup perumahan dan untuk masyarakat non pengguna penelitian ini bertujuan untuk melihat potensi kendaraan umum sebagai pendukung transportasi.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Lingkup pembahasan pada penelitian ini berada pada dua perumahan yang ada di kecamatan Pallangga sebagai bahan dari penelitian.

F. Sistematika Pembahasan

Secara garis besar pembahasan pada penelitian ini terbagi dalam beberapa bagian, antara lain :

BAB I Pendahuluan, menguraikan latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan dan kegunaan penelitian, ruang lingkup dan sistematika pembahasan.

BAB II Kajian Pustaka, berisi tentang pengertian transportasi meliputi pengertian transportasi, manfaat transportasi, tata guna lahan dan transportasi, jenis transportasi, dan hubungan transportasi becak motor pada kawasan perumahan sebagai pendukung transportasi.

BAB III Metode Penelitian, secara umum menguraikan tentang lokasi penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, variabel penelitian, kerangka pikir dan definisi operasional.

BAB IV Hasil dan Pembahasan, Didalam bab ini berisi gambaran umum lokasi penelitian serta hasil dari penelitian yang meliputi analisis chi-kuadrat.

BAB VI Penutup, Didalam bab ini berisi hasil dari penelitian yang meliputi kesimpulan dan saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Peranan transportasi sangat penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah pemukiman sebagai tempat tinggal konsumen.

Sedangkan menurut (Tamin), Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri atas sarana dan prasarana sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh wilayah sehingga bisa terakomodasi mobilitas penduduknya. Pergerakan tersebut dimungkinkan untuk barang dengan akses ke semua wilayah. Adapun beberapa unsur dalam transportasi yaitu ;

- a. Manusia yang membutuhkan
- b. Barang yang dibutuhkan
- c. Kendaraan sebagai alat/sarana
- d. Jalan dan terminal sebagai prasarana transportasi
- e. Organisasi (pengelola transportasi)

Dalam unsur transportasi ini sangat berkaitan satu sama lain dimana manusia sangat membutuhkan transportasi dalam pemenuhan barang yang mereka butuhkan, sebagai sarana bepergian ke tempat tujuan mereka dan hal hal penting lainnya yang mendukung kegiatan transportasi. Pengertian transportasi menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 3 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Penjelasan lebih luas tentang pengertian transportasi dapat dilihat dari beberapa definisi sebagai berikut:

- a. Menurut Miro (2002), yang menyatakan bahwa :
 “Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat yang lain, di mana ditempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu”.

b. Menurut Abbas, (2003, p6), yang menyatakan bahwa :

“Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat-istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah”.

B. Fungsi dan Manfaat Transportasi

1. Fungsi Transportasi

Transportasi berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi. Kegiatan-kegiatan ekonomi dapat berjalan jika jasa transportasi terus tersedia dalam menunjang kegiatan tersebut peranan transportasi hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia. Transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut. Hubungan antara kemajuan berbagai aspek jasa transportasi ini adalah berkaitan erat sekali dan saling bergantung satu sama lainnya.

Sesungguhnya peran dan pentingnya transportasi beserta kemajuannya juga mencakup segi-segi politik seperti dalam kaitan dengan terciptanya kesatuan nasional dan berkembangnya kebersamaan antarbangsa, tercipta dan kuatnya keamanan dan ketahanan nasional serta berkembangnya saling pengertian serta hubungan politik dan pemerintah. Disamping itu transportasi juga dapat berfungsi membina dan mengembangkan pengetahuan dan budaya nasional, lebih tersebar nya distribusi penduduk dengan berbagai aspeknya pada wilayah yang luas dan sebagainya.

Transportasi atau aktivitas bisnis dan perkembangan wilayah saling mempengaruhi satu dengan yang lainnya. Kemajuan suatu daerah membutuhkan transportasi. Fungsi lain dari transportasi dapat sebagai pembuka isolasi daerah, disamping sebagai perangsang pembangunan, sarana komunikasi, alat pemersatu budaya, ekonomi dan politik, serta yang lainnya. Transportasi memiliki nilai strategis bagi suatu wilayah, baik pedesaan, perkotaan, bahkan bagi suatu bangsa dan negara. Nilai ekonomi transportasi terutama di nilai memberi tambahan kesejahteraan hidup bagi masyarakat. Secara umum kegunaan transportasi dapat dikelompokkan menjadi peranan transportasi dalam peradaban manusia, peranan transportasi dalam ekonomi, peranan transportasi dalam sosial, peranan transportasi dalam politik, dan peranan transportasi dalam lingkungan.

a. *Peranan transportasi dalam peradaban manusia*

Perkembangan peradaban manusia akan tergambar jelas dari perkembangan aktivitas sosial ekonominya. Zaman primitif, manusia tidak begitu mementingkan pelayanan transportasi ini karena pada waktu itu barang dan jasa yang dibutuhkan belum beragam dan relatif sederhana cukup diangkut dengan tenaga sendiri di samping bentuk kehidupan manusia pada saat itu berpindah-pindah untuk mencari apa yang dibutuhkan. Tetapi sekarang, kebutuhan hidup telah semakin beragam dan objek pemuas kebutuhan pun berpencar serta gaya hidup manusia pun telah cenderung menetap, maka disini transportasi dan peningkatan teknologinya semakin diperlukan.

b. *Peranan transportasi dalam ekonomi*

Dari aspek ekonomi, transportasi sangat jelas manfaatnya dalam proses produksi, distribusi, dan pertukaran kelebihan. Dalam proses produksi, semua faktor-faktor produksi, tentu tidak akan ada pada suatu tempat, melainkan terdapat di banyak tempat. Untuk menyatukan agar dapat diproses menjadi barang kebutuhan akhir, transportasi memainkan peranan penting, mempermudah dan mempercepat terjadinya faktor produksi itu pada satu tempat yang kita inginkan. Begitu pula dengan proses penyebaran barang dan jasa akhir, transportasi dapat memindahkan suatu barang ke daerah yang

miskin faktor produksi untuk menghasilkan barang akhir tersebut sehingga pemerataan barang dan jasa ke semua daerah dapat terjamin.

c. *Peranan transportasi dalam sosial.*

Peranan transportasi dalam aktivitas sosial masyarakat, lebih banyak terlihat bagaimana transportasi dapat mempermudah kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan kegiatan non ekonomi yang menyangkut hubungan kemanusiaan. Hubungan kemanusiaan ini dapat bersifat resmi seperti hubungan antar lembaga pemerintah dan swasta, dan dapat pula bersifat tidak resmi seperti hubungan kekeluargaan (Warpani, 1990). Untuk hubungan kemanusiaan ini transportasi dapat memberikan dukungan kemudahan seperti; pertukaran informasi, rekreasi, pelayanan perorangan atau kelompok, ke Rumah sakit, mengunjungi kerabat, keagamaan, ke tempat-tempat pertemuan, dan perjalanan sosial lainnya.

d. *Peranan transportasi dalam politik*

Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, maka transportasi memegang peranan penting, antara lain dari segi politik. Beberapa manfaat politik dari transportasi, adalah: a). Transportasi menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi. b). Transportasi mengakibatkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas secara lebih merata pada setiap bagian wilayah negara. c). Keamanan negara sangat tergantung pada transportasi yang efisien untuk

memudahkan mobilisasi kemampuan dan ketahanan nasional, serta memungkinkan perpindahan pasukan selama masa perang atau untuk menjaga keamanan dalam negeri. d). Sistem transportasi yang efisien memungkinkan perpindahan penduduk dari daerah bencana.

e. *Peranan lingkungan dari transportasi*

Di samping transportasi dapat mendukung aktivitas sosial, ekonomi, politik, seperti yang di sebutkan diatas, transportasi ini juga dapat menimbulkan dampak lingkungan masyarakat seperti pencemaran udara, pemborosan energi, kebisingan, konsumsi lahan dan masalah keamanan.

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat berperan dalam pembangunan ekonomi yang menyeluruh. Perkembangan sektor transportasi akan secara langsung mencerminkan pertumbuhan pembangunan ekonomi yang berjalan. Namun demikian sektor ini dikenal pula sebagai salah satu sektor yang dapat memberikan dampak terhadap lingkungan dalam cakupan spasial dan temporal yang besar.

Transportasi sebagai salah satu sektor kegiatan perkotaan, merupakan kegiatan yang potensial mengubah kualitas udara perkotaan. Perkembangan perkotaan berjalan secara dinamik, mengikuti perkembangan sosial ekonomi perkotaan itu sendiri. Dengan semakin berkembangnya perkotaan dalam hal wilayah spasial (ruang) dan aktivitas ekonominya, akan semakin besar pula

beban pencemaran udara yang dikeluarkan ke atmosfer perkotaan. Dampak ini akan semakin terasa di daerah-daerah pusat kegiatan kota.

Transportasi yang berwawasan lingkungan perlu memikirkan implikasi/dampak terhadap lingkungan yang mungkin timbul, terutama pencemaran udara dan kebisingan. Ada tiga aspek utama yang menentukan intensitas dampak terhadap lingkungan, khususnya pencemaran udara dan kebisingan, dan penggunaan energi di daerah perkotaan (Moestika- hadi 2000), yaitu:

- 1). Aspek perencanaan transportasi (barang dan manusia).
- 2). Aspek rekayasa transportasi, meliputi pola aliran moda transportasi, sarana jalan, sistem lalu lintas, dan faktor transportasi lainnya.
- 3). Aspek teknik mesin dan sumber energi (bahan bakar) alat transportasi.

2. Manfaat Transportasi

Secara umum manfaat transportasi adalah untuk memberikan kemudahan dalam segala aktivitas masyarakat yang telah di uraikan di atas. Kemudahan (aksesibilitas) ini di artikan sebagai mudahnya tempat tujuan itu tercapai walaupun jauh jaraknya. Kemudahan ini dapat menyangkut berbagai aspek kegiatan, seperti mudahnya faktor-faktor produksi didapatkan, mudahnya informasi menyebar, mudahnya penduduk bergerak (mobilitas tinggi). Untuk menimbulkan kemudahan ini tentu segala elemen utama transportasi harus

ditingkatkan secara serentak seperti membuka jalan baru tentu sarana kendaraannya harus diadakan dan pengelolaannya pun harus berjalan. Masih belum tercapai tingkat kemudahan kalau hanya jalannya saja di bangun, begitu pula sebaliknya. Hal yang lebih penting lagi kemudahan ini menyangkut tingkat kesejahteraan (pendapatan) masyarakat karena tidak mungkin orang akan mudah bergerak (mobilitas) kalau pendapatannya nol.

3. Tata Guna Lahan dan Transportasi

Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk satu *landuse transport system*. Agar tata guna lahan dapat terwujud dengan baik maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik pula. Sistem transportasi yang mengalami kemacetan tentunya akan menghalangi aktivitas tata guna lahannya. Sebaliknya, transportasi yang tidak melayani suatu tata guna lahan akan menjadi sia-sia atau tidak termanfaatkan.

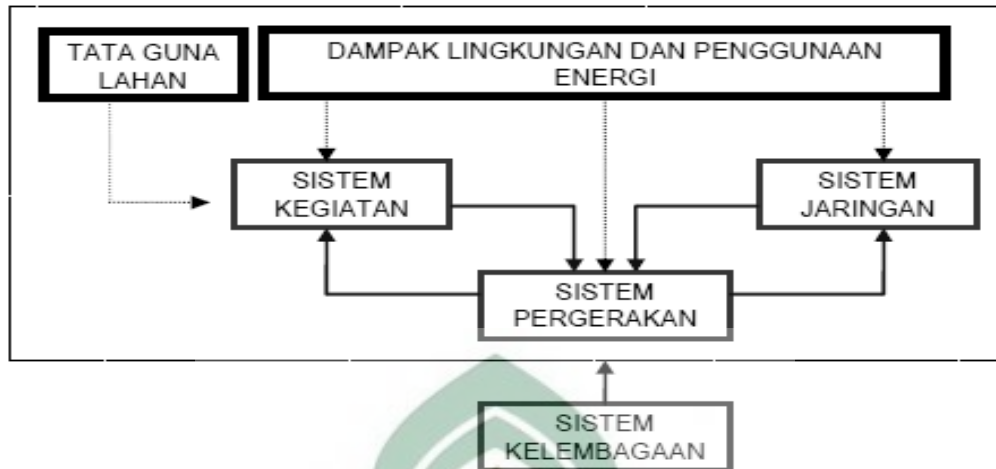
Perkembangan guna lahan akan membangkitkan arus pergerakan sehingga menyebabkan peningkatan kebutuhan sistem jaringan dan sarana transportasi (Meyer dan Miller, 1984:63). Semakin tinggi tingkat penggunaan lahan maka akan semakin tinggi tingkat pergerakan yang dihasilkan. Penggunaan lahan untuk fasilitas transportasi cenderung mendekati jalur transportasi orang dan barang sehingga jaringan transportasi dapat mudah dijangkau dari kawasan permukiman, tempat bekerja dan fasilitas pendidikan.

Perubahan guna lahan pada perkotaan mempengaruhi pola persebaran permintaan pergerakan. Perubahan guna lahan akan berpengaruh terhadap peningkatan bangkitan dan tarikan perjalanan yang pada akhirnya akan menimbulkan peningkatan kebutuhan prasarana dan sarana transportasi.

Faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan untuk manusia antara lain: pendapatan, kepemilikan kendaraan, struktur rumah tangga, ukuran rumah tangga, nilai lahan, kepadatan daerah permukiman, dan aksesibilitas. Faktor penarik pergerakan manusia yaitu lapangan pekerjaan, pertokoan, perkantoran, kegiatan industri, dan lokasi komersial. Bangkitan dan tarikan pergerakan untuk barang hanya sebagian kecil sekitar 20% dari keseluruhan pergerakan yang terjadi (Morlok, 1995). Menurut Tamin (2000), sasaran umum perencanaan transportasi adalah membuat interaksi tersebut menjadi semudah dan seefisien mungkin. Cara perencanaan transportasi untuk mencapai sasaran umum antara lain dengan menetapkan kebijakan tentang sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 1 berikut :

Gambar 2.1

Pendekatan Sistem Transportasi Berkaitan Dengan Tata Guna Lahan



Sumber : Ofyar Z. Tamin, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*

1. Sistem kegiatan, rencana tata guna lahan yang baik (lokasi toko, sekolah, perumahan, pekerjaan dan lain-lain yang benar) dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah. Perencanaan tata guna lahan biasanya memerlukan waktu yang cukup lama dan tergantung pada badan pengelola yang berwenang untuk melaksanakan rencana tata guna lahan tersebut.
2. Sistem jaringan, hal ini dapat dilakukan misalnya meningkatkan kapasitas prasarana yang ada, pelebaran jalan, menambah jaringan jalan baru dan lain-lain.
3. Sistem pergerakan, hal ini dilakukan antara lain mengatur teknik dan manajemen lalu lintas (jangka pendek), fasilitas angkutan umum yang lebih baik (jangka pendek dan menengah) atau pembangunan jalan (jangka

panjang). Sebaran geografis antara tata guna lahan (sistem kegiatan) serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabungkan untuk mendapatkan arus dan pola pergerakan lalu lintas sebuah kota dapat memberikan umpan balik untuk menetapkan lokasi tata guna lahan yang tentu membutuhkan prasarana baru.

4. Aksesibilitas dan Mobilitas

Hubungan antara sistem tata guna lahan dengan sistem transportasi, dimana sistem tata guna lahan yang terbentuk karena kebijakan pemerintah suatu wilayah dan bagaimana sistem transportasi melayani, akan memberikan tingkat kemudahan tertentu bagi berbagai zona (tata guna lahan) yang ada di wilayah tertentu untuk saling berhubungan, selanjutnya akan terjadi mobilitas yang tinggi antara petak-petak lahan tersebut. Itu berarti tingkat kemudahan (akses) dapat mempengaruhi mobilitas (pergerakan). Adapun ciri-ciri pergerakan adalah sebagai berikut; Ciri pergerakan dibedakan menjadi 2 yaitu:

1. Ciri pergerakan tidak spasial, adalah semua ciri pergerakan yang berkaitan dengan aspek tidak spasial, seperti ;
 - a). Sebab terjadinya pergerakan, sebab terjadinya pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan. Biasanya maksud perjalanan dikelompokkan sesuai dengan ciri dasarnya, yaitu berkaitan dengan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan dan agama. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut

Tabel 2.1
Klasifikasi Pergerakan Orang Di Perkotaan
Berdasarkan Maksud Pergerakan

Aktivitas	Klasifikasi Perjalanan	Keterangan
1. Ekonomi a. Mencari nafkah b. Mendapatkan barang dan pelayanan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Yang berkaitan dengan bekerja dari took dan keluar untuk keperluan pribadi	Jumlah orang yang bekerja tidak tinggi, sekitar 40-50% penduduk. Perjalanan yang berkaitan dengan pekerjaan termasuk : a. Pulang kerumah b. Mengangkut barang c. Ke dan dari rapat Pelayanan hiburan dan rekreasi di klasifikasikan secara terpisah, tetapi pelayanan medis, hukum dan kesejahteraan termasuk disini.
2.Sosial Menciptakan, menjaga hubungan pribadi	1. Ke dan dari rumah teman 2. Ke dan dari tempat pertemuan bukan di rumah	Kebanyakan fasilitas terdapat dalam lingkungan keluarga dan tidak menghasilkan banyak perjalanan
3. Pendidikan	1. Ke dan dari sekolah, kampus dan lain-lain.	Hal ini terjadi pada sebagian besar penduduk yang berusia 5-22 tahun .di Negara sedang berkembang jumlahnya sekitar 85% penduduk.
4. Rekreasi dan Hiburan	1. Ke dan dari tempat rekreasi 2. Yang berkaitan dengan perjalanan dan berkendara untuk rekreasi.	Mungunungi restoran, kunjungan sosial, termasuk perjalanan pada hari libur.
5. Kebudayaan	1. Ke dan dari tempat ibadah 2. Perjalanan bukan hiburan ke dan dari daerah budaya serta pertemuan politik.	Perjalanan kebudayaan dan hiburan sangat sulit di bedakan.

Sumber: LPM-ITB (1996,1997ac)

- b). waktu terjadinya pergerakan, sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari-hari. Dengan demikian waktu perjalanan sangat tergantung pada maksud perjalanan. Perjalanan ke Tempat kerja atau perjalanan dengan maksud bekerja biasanya merupakan perjalanan yang dominan.
 - c). Jenis sarana angkutan yang digunakan, dalam melakukan perjalanan, orang biasanya dihadapkan pada pilihan jenis angkutan seperti mobil, angkutan umum, pesawat terbang atau kereta api. Dalam menentukan pilihan jenis angkutan orang mempertimbangkan berbagai faktor yaitu maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan.
2. Ciri pergerakan spasial, perjalanan terjadi karena manusia melakukan aktivitas di tempat yang berbeda dengan daerah mereka tinggal. Artinya keterkaitan antar wilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan. Ciri perjalanan spasial yaitu ;
- a). Pola perjalanan orang, perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang.
 - b). Pola perjalanan barang, berbeda dengan pola perjalanan orang, pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan permukiman (konsumsi), serta industri dan pertanian (produksi), selain itu

pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh pola rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi.

Menurut Black (1981), aksesibilitas merupakan konsep yang menggabungkan sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, dimana perubahan tata guna lahan yang menimbulkan zona dan jarak geografis di suatu wilayah atau kota, akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana dan sarana angkutan. Adapun faktor-faktor yang menentukan tinggi rendahnya akses adalah :

1. Faktor waktu tempuh, faktor ini sangat ditentukan oleh ketersediaan prasarana transportasi dan sarana transportasi yang dapat diandalkan .
2. Faktor biaya atau ongkos perjalanan, biaya perjalanan ikut berperan dalam menentukan mudah tidaknya tempat tujuan tercapai, karena ongkos perjalanan yang tidak terjangkau mengakibatkan orang (terutama kalangan ekonomi bawah) enggan atau bahkan tidak mau melakukan perjalanan.
3. Faktor intensitas kepadatan guna lahan, padatnya kegiatan pada suatu petak lahan yang telah diisi dengan berbagai macam kegiatan, akan berpengaruh pada dekatnya jarak tempuh berbagai kegiatan tersebut, dan secara tidak langsung hal tersebut akan mempertinggi tingkat kemudahan pencapaian tujuan.

4. Faktor pendapatan orang yang melakukan perjalanan, pada umumnya orang mudah melakukan perjalanan jika di dukung oleh kondisi ekonomi yang mapan, walaupun jarak perjalanan jauh.

C. Angkutan Jalan

Sejalan dengan peningkatan pendapatan masyarakat, banyak orang yang mampu membeli kendaraan pribadi. Banyak alasan untuk memiliki kendaraan pribadi, antara lain karena masalah privasi dan kenyamanan. Namun dibalik kebaikannya, kepemilikan kendaraan pribadi terlalu banyak juga menimbulkan banyak masalah.

Menurut Bangun (1998), pengertian angkutan umum (*public transport*) adalah semua jenis model transportasi yang di supply untuk kebutuhan mobilitas pergerakan barang dan orang, demi kepentingan masyarakat atau umum dalam memenuhi kebutuhannya, jenis angkutan berdasarkan peruntukannya terdiri dari angkutan umum dan angkutan penumpang, masing-masing dengan jenis kendaraan dan fasilitas yang berbeda.

Banyaknya kendaraan pribadi berarti kemacetan yang semakin banyak di jalan. Hal ini dikarenakan jumlah peningkatan kendaraan pribadi tidak sebanding dengan peningkatan kapasitas jalan. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan umum, semakin efektif pula penggunaan jalan raya. Dengan kata lain, kendaraan umum merupakan salah satu pemecahan masalah yang dihadapi hampir semua kota besar di dunia: kemacetan.

Angkutan jalan adalah kendaraan yang diperbolehkan untuk menggunakan jalan. Angkutan jalan ini diantaranya adalah :

1. Sepeda Motor, adalah kendaraan bermotor beroda 2 (dua), atau 3 (tiga) tanpa atap baik dengan atau tanpa kereta di samping.
2. Mobil Penumpang, adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
3. Mobil Bus, adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
4. Mobil Barang, adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.

Angkutan darat selain mobil, bus ataupun sepeda motor yang lazim digunakan oleh masyarakat, umumnya digunakan untuk skala kecil, rekreasi, ataupun sarana sarana di perkampungan baik di kota maupun di desa.

D. Indikator Kinerja Sistem Transportasi

Salah satu indikator Kinerja Transportasi sesuai dengan konsepsi sistem transportasi nasional (sistranas) seperti dalam tabel berikut ini :

Tabel 2.2
Indikator Kinerja Transportasi

No	Indikator Kinerja	Dimensi	
		Jaringan Prasarana	Jaringan Pelayanan
1.	Aksesibilitas	Panjang ruang lalu lintas terhadap luas wilayah/penduduk	Jaringan pelayanan terhadap luas wilayah/penduduk
2.	Keterpaduan	Keterpaduan dengan jaringan prasarana moda transportasi lain	Keterpaduan inter dan antar jaringan pelayanan
3.	Kapasitas cukup	Kapasitas permintaan terhadap kapasitas prasarana jalan	Jumlah permintaan terhadap kapasitas jaringan jalan
4.	Tarif terjangkau	Tarif terhadap biaya pengguna jasa jaringan prasarana	Tarif terhadap total pendapatan pengguna jasa
5.	Keselamatan	Jumlah kecelakaan/rugi terhadap populasi pd jaringan prasarana	Jumlah kecelakaan/kerugian terhadap jumlah populasi
6.	Keamanan	Jumlah kejahatan terhadap populasi pada jaringan prasarana	Jumlah kejahatan terhadap populasi pelayanan
7.	Ketertiban	Jumlah pelanggaran terhadap populasi pada jaringan prasarana	Jumlah pelanggaran terhadap populasi
8.	Kemudahan	Tingkat kecukupan rambu/informasi di jaringan prasarana	Kemudahan sebelum dan sesudah naik kendaraan
9.	Lancar dan cepat	Kecepatan rata-rata sepanjang jaringan prasarana	Kecepatan rata-rata pelayanan dari asal ke tujuan
10.	Keteraturan	Kecukupan fasilitas pengaturan sepanjang jaringan prasarana	Jumlah kendaraan berjadwal terhadap populasi
11.	Ketepatan waktu	Jumlah kendaraan tidak tepat waktu karena jaringan prasarana	Jumlah kendaraan berangkat dan tiba tepat waktu
12.	Kenyamanan		Jumlah kendaraan ber-AC terhadap populasi
13.	Polusi rendah	Tingkat pencemaran di ruang lalu lintas	Jumlah kendaraan wajib uji melebihi batas ambang polusi
14.	Efisien	Realisasi penggunaan jaringan prasarana terhadap kapasitas	Realisasi pelayanan terhadap kapasitas

Sumber : *Sistranas (2005)*

E. *Transportasi Becak motor*

Kemajuan transportasi di jaman sekarang karena kebutuhan manusia untuk bepergian ke tempat lain guna mencari barang yang di butuhkan atau melakukan aktivitas dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan barang tersebut. Sarana transportasi di Indonesia bisa di bagi menjadi dua yaitu modern dan tradisional.

Transportasi modern ada karena pengaruh industrialisasi yang identik dengan penggunaan mesin, misalnya mobil, bis, pesawat, kereta api, becak, kapal laut, motor, dan truk. Seiring dengan perkembangan tersebut maka sarana transportasi modern mulai menggantikan sarana transportasi tradisional yang lebih dulu dikenal di Indonesia.

Becak merupakan salah satu sarana transportasi tradisional yang populer di Indonesia. Kendaraan ini merupakan modifikasi dari sepeda kayu roda dua menggunakan sepasang pedal yang di kayu dengan kaki sebagai penggerak, yang berfungsi untuk mengangkut orang dan/atau barang dalam jumlah kecil, lalu dimodifikasi menjadi kendaraan beroda tiga.

Faktor mengayuh dan modernisasi mendorong becak di modifikasi dengan penggerak mesin atau di kenal dengan sebutan becak motor. Becak motor telah banyak di temui di beberapa Kabupaten di Indonesia antara lain kabupaten-kabupaten di sekitar wilayah perkotaan. Manfaat becak motor selain lebih cepat

menjangkau tujuan daripada becak, becak motor bisa menjadi pilihan untuk menjangkau tujuan yang tidak bisa dijangkau oleh angkot.

F. Keberadaan Becak motor Pada Kawasan Perumahan

Becak motor pada era sekarang sudah banyak dijumpai baik di jalan raya maupun di dalam perumahan dan juga mempunyai cukup banyak peminat. Dilihat dari bentuknya becak mesin tidak jauh berbeda dengan becak kayu. Becak motor mempunyai tiga roda dan mempunyai dua penumpang, bedanya becak mesin ini tidak dikayu lagi menggunakan tenaga manusia namun menggunakan tenaga mesin yang berbahan bakar bensin. Becak motor ini mempunyai banyak peminat dikarenakan lebih cepat sampai ke tempat tujuan yang tidak kalah dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor selain itu tarif yang dikenakan cukup terjangkau mulai dari Rp. 5.000 – 25.000 Rupiah sesuai dengan jarak tempuh penumpang.

Di era modern seperti saat ini pergeseran transportasi dari becak kayu ke becak motor semata-mata hanya untuk membantu dan meringankan pekerjaan manusia yang seakan-akan telah menjadi sebuah keharusan untuk memperoleh penghidupan yang lebih layak. Namun meskipun begitu becak mesin mempunyai pengaruh negatif maupun positif, tetapi semuanya tergantung dari masyarakat itu sendiri bagaimana menyikapinya.

Faktor – faktor di butuhkannya becak motor sebagai sarana pendukung transportasi di perumahan karena masyarakat menganggap :

1. Becak motor merupakan sarana transportasi pendukung yang mampu menjangkau rumah tempat tinggal mereka.
2. Keberadaan becak motor di perumahan mampu menjadi penghubung transportasi dari perumahan ke tempat pusat kegiatan mereka.
3. Karena becak motor menggunakan mesin maka kecepatan untuk sampai ke tempat tujuan merupakan salah satu faktor mengapa banyak masyarakat perumahan memilih sarana transportasi tersebut.

Keberadaan becak motor dalam wilayah perumahan sangat membantu masyarakat karena becak motor ini dapat menjangkau lokasi rumah-rumah penduduk yang bermukim di perumahan. Selain itu becak motor mampu mengantar mereka ke tempat tujuan selanjutnya seperti menuju terminal angkot untuk menuju pusat kota dan pusat kegiatan mereka. Becak motor sebagai alat penghubung transportasi masyarakat perumahan yang kadang kala tempat mereka bermukim tidak di lewati jalur transportasi umum lainnya.

G. *Permodelan Becak motor*

Becak dulu asal mula namanya (dari bahasa Hokkien: be chia "kereta kuda") adalah suatu modal transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Kapasitas normal becak adalah dua orang penumpang dan seorang pengemudi. Menjadi pengemudi becak merupakan salah satu cara untuk mendapatkan nafkah yang paling mudah, sehingga jumlah pengemudi becak di daerah yang angka penganggurannya tinggi akan menjadi

sangat tinggi. Becak dilarang di Jakarta sekitar akhir dasawarsa 1980-an. Alasan resminya antara lain kala itu ialah bahwa becak adalah “eksploitasi manusia atas manusia”, dan becak digantikan dengan nama Bajaj atau Helicak. Namun seiring berkembangnya kecanggihan teknologi becak bermesin mulai berkembang tidak hanya di Indonesia saja, Misalnya di beberapa negara lain :

1. Di beberapa negara lain masih ada becak yang pengemudinya berada di depan, sebagaimana dikembangkan di India, Pakistan dan Bangladesh, konsep ini yang kemudian dikembangkan dalam oleh bajaj yang diambil dari India pada tahun 1970an.
2. Sedangkan untuk *Tricycle* di Filipina, kendaraan yang satu ini bisa dibilang mirip dengan becak motor seperti yang ada di Indonesia. Becak motor atau bentor sering kita temui di Medan, Sumatera Utara. Bedanya, jika bentor ala Indonesia kursi penumpangnya ada disebelah kiri, bentor ala Filipina justru sebaliknya. Selain itu, bukan hanya digerakkan oleh tenaga motor, tapi kendaraan ini juga ada yang digerakkan oleh kayu sepeda.
3. Becak Vespa Padang Sidempuan yang sudah dikenal pada masa ini adalah alat transportasi yang terbilang unik. Becak Vespa sebagai produk rekayasa khas—ala Padang Sidempuan kini bentuknya telah mengalami perkembangan jika dibandingkan dengan bentuk awalnya (*prototype*) di masa lalu. Becak Vespa yang sekarang bagian luar lebih ramping tetapi ruang kabinnya tetap terasa luas. Bentuk bodinya yang lebih menyerupai kapsul (bagian depan yang lancip) memungkinkan sistem aerodinamis

yang lebih efisien ketika melaju kencang. Sistem rangka kabin dan rangka jok yang dibuat efisien memberi beban yang lebih ringan sehingga energi (BBM) yang dibutuhkan lebih hemat. Penggunaan asesoris pada bagian luar dan interior kabin plus warna metalik menambah kemewahan pada alat transportasi yang bersahaja ini.

H. Landasan Teori Pengaruh

Beberapa teori pengaruh menurut para ahli Menurut Surakhmad pengaruh merupakan suatu kekuatan yang dimunculkan dengan sengaja dari seseorang atau dari suatu benda sehingga dapat memunculkan suatu perubahan reaksi terhadap segala sesuatu yang ada di sekeliling yang berpengaruh. Sedangkan menurut Uwe Becker pengaruh merupakan kemampuan dasar yang dimiliki oleh seseorang dan dapat berkembang seiring dengan proses belajar.

I. Kerangka Pikir





BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah termasuk dalam jenis penelitian deskriptif, yang bertujuan membuat deskripsi atas suatu fenomena sosial/alam secara sistematis, faktual dan akurat.

Penelitian ini dilakukan terhadap sejumlah pengguna becak motor, baik secara menghitung jumlah becak motor, maupun dengan sampel. Kondisi serta pemanfaatan dan karakteristik permukiman yang ada dengan pendekatan kualitatif (*survey*) yang kemudian dideskripsikan berdasarkan kondisi lapangan dan teori terkait.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini akan dilakukan mulai dari bulan Juni, secara administratif lokasi penelitian ini terletak di Kecamatan Pallangga Kabupaten Gowa yaitu di beberapa titik pada perumahan yang terletak di Kecamatan Pallangga.



a. Data Kualitatif adalah data yang berhubungan dengan kategorisasi, karakteristik berwujud pernyataan atau berupa kata-kata. Data yang dimaksud berupa letak administrasi, kondisi prasarana dan sarana transportasi di lokasi penelitian.

- b. Data Kuantitatif adalah data yang berupa angka atau numerik yang bisa diolah dengan menggunakan metode perhitungan yang sederhana. Data ini meliputi jumlah penduduk, luas wilayah dan jumlah becak motor yang ada wilayah penelitian.

2. Sumber Data

Menurut sumbernya data terbagi atas dua yaitu :

- a. Data primer merupakan data yang diperoleh melalui observasi lapangan atau pengamatan langsung objek penelitian. Adapun data yang diperoleh adalah :

- Wawancara dalam metode survey lapangan yang menggunakan pertanyaan tulisan kepada responden.
- Wawancara secara lisan untuk mengetahui data penggunaan tarif dari responden.
- Survey lapangan langsung untuk mengetahui kondisi lapangan di tempat penelitian.

- b. Data sekunder adalah data yang diperoleh pada instansi terkait guna mengetahui data kuantitatif objek penelitian jenis data yang dimaksud adalah data geografi wilayah/administrasi, jumlah penduduk, penggunaan lahan, prasarana dan sarana transportasi di Kecamatan Pallangga Kabupaten Gowa.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti

untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah masyarakat di perumahan nusa indah dan perumahan kalegowa.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Berdasarkan pengertian tersebut sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 100 jiwa.

E. Teknik Pengambilan Sampel.

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam studi ini adalah *simple random sampling* dimana teknik ini mengambil sampel berdasarkan kriteria yang telah ditetapkan oleh peneliti. Pemilihan sampel ini dilakukan berdasarkan materi penelitian. Dan teknik ini digunakan dengan alasan pada penelitian ini informasi yang diperlukan dapat diperoleh melalui pihak yang benar-benar mengenal karakteristik lingkungan penelitian secara keseluruhan.

Tabel 3.1

Jumlah Kepala Keluarga Tahun 2014

No.	Perumahan	Jumlah kk
1	Perumahan Nusa Indah	267
2	Perumahan Restika Indah	256
Jumlah		523

Sumber : Kantor Desa/Kelurahan Tahun 201

1. Nilai Sampel

Teknik *random sampling* yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi ini. Dalam penelitian ini, *random sampling* digunakan untuk menentukan responden yang dalam hal ini adalah pengguna becak motor (bentor) pada perumahan Nusa indah dan perumahan Restika indah. Pengambilan sampel dilakukan secara acak di setiap perumahan yang telah ditentukan peneliti.

Menurut Slovia (1990) penentuan jumlah sampel dapat menggunakan rumus sebagai berikut :

$$S = \frac{N}{(1+N(e^2))}$$

Penjelasan :

S = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

e = Presisi/*Margin error*, dengan taraf kesalahan 5% - 10%

Dengan Persamaan rumus tersebut dimasukkan nilai setiap persamaan :

$$S = \frac{523}{(1+1035 (10\%^2))}$$

$$S = \frac{523}{523.(0.01)}$$

$$S = \frac{523}{5.23}$$

$$S = 100$$

Jadi dari persamaan diatas jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 100

$$\text{Presentase Klasifikasi} = \frac{\text{Jumlah Penduduk}}{\text{Total Populasi Penduduk}} \times 100$$

Dari hasil perhitungan dengan menggunakan *random sampling* maka didapatkan jumlah sampel yang akan diambil di dua perumahan yang ada di Kecamatan Pallangga sebagai berikut :

Tabel 3.2
Jumlah Sampel Tiap Perumahan Tahun 2014

No	Perumahan	Jumlah Penduduk
1	Perumahan Nusa Indah	52
2	Perumahan Restika indah	48
Jumlah		100

F. Variabel Penelitian

Variabel dapat diartikan sebagai ciri dari individu, objek, gejala, yang dapat diukur secara kuantitatif ataupun kualitatif. Variabel dipakai dalam proses identifikasi, ditentukan berdasarkan kajian teori yang dipakai. Semakin sederhana suatu rancangan penelitian semakin sedikit variable penelitian yang akan digunakan. Adapun variabel yang akan digunakan pada penelitian ini adalah :

1. Variabel Independen

Variabel ini sering disebut variabel bebas, yaitu variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahan atau timbulnya variable dependen (terikat). Variabel bebas dalam penelitian ini adalah Pengaruh keberadaan becak motor pada kawasan perumahan di Kecamatan Pallangga.

- a. Tarif
- b. Kecepatan
- c. Kapasitas
- d. Keamanan

2. Variabel Dependen

Variable dependen sering disebut sebagai variable terikat, yaitu variable yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variable bebas. Sebagai variabel terikat dalam penelitian ini adalah pengaruh keberadaan becak motor (y) sub variabelnya meliputi:

- a. Becak motor

Tabel 3.3
Variabel Penelitian

Tujuan Penelitian	Variabel penelitian	Kebutuhan data
Menganalisis pengaruh keberadaan bentor pada perumahan sebagai sarana pendukung transportasi	a. Tarif b. Kecepatan	1. Jumlah biaya yang di keluarkan 2. Kecepatan rata-rata bentor dalam perumahan
	a. Kapasitas b. keamanan	1. Jumlah muatan 2. Tingkat keamanan pengguna

G. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi :

1. Teknik Observasi yaitu pencarian data dengan mengidentifikasi data melalui pengukuran serta pengambilan data secara langsung di Lapangan. Kegiatan observasi dilakukan secara sistematis untuk menjajaki masalah dalam penelitian serta bersifat eksplorasi.
2. Telaah pustaka yaitu cara pengumpulan data informasi dengan cara membaca atau mengambil literature laporan, bahan perkuliahan, dan sumber-sumber lainnya yang ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti.

3. Survey instansi, yaitu pengumpulan data melalui instansi terkait guna mendapatkan data kualitatif dan data kuantitatif fobyek studi.
4. Studi Dokumentasi, untuk melengkapi data maka kita memerlukan informasi dari dokumentasi yang ada hubungannya dengan obyek yang menjadi studi. Caranya yaitu dengan cara mengambil gambar, lefeat/brosur objek, dan dokumentasi foto.

H. Teknik Analisis

Pada dasarnya metode pendekatan analisis dibagi kedalam dua kelompok analisis, yakni; analisis yang bersifat deskriptif kualitatif dan analisis yang bersifat deskriptif kuantitatif. Untuk lebih jelasnya metode pendekatan analisis, sebagaimana pada pembahasan berikut:

1. Analisis Chi-Kuadrat

b. Analisis Chi-Kuadrat (X^2)

$$X^2 = \frac{(f_o - f_h)^2}{(f_h)}$$

Dimana:

X^2 = hasil chi-kuadrat yang dihitung

f_o = frekuensi yang diperoleh (data)

f_h = frekuensi yang diharapkan

- c. Untuk menghitung frekuensi yang diharapkan, digunakan rumus:

$$f_h = \frac{(n_{io} \times n_{oj})}{N}$$

Dimana:

f_h = frekuensi yang diharapkan

n_{io} = jumlah baris

n_{oj} = jumlah kolom

N = jumlah sample (Sugiyono 1999:175)

Penarikan kesimpulan dapat dilakukan apabila keadaan berikut tercapai yakni: $X^2_{hitung} < X^2_{tabel}$ yang berarti H_0 diterima, sebaliknya apabila $X^2_{hitung} > X^2_{tabel}$ berarti H_0 ditolak atau diterima H_1

- d. Untuk mengetahui besarnya hubungan variable X dengan Y digunakan

$$C = \sqrt{\frac{X^2}{(N + X^2)}} \quad C_{max} = \sqrt{\frac{m}{m-1}}$$

Dimana:

C = Hasil Koefesien Kontingensi

X^2 = hasil chi-kuadrat yang dihitung

N = jumlah sampel

m = jumlah minimum antara Baris atau Kolom

Patokan interpretasi nilai persentase yang digunakan oleh yaitu:

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0.0 – 0,199	Sangat lemah
0,20 – 0,399	Lemah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,00	Sangat kuat

(*Sumber: Sugiyono, 1998:149*)

Pada dasarnya metode pendekatan analisis dibagi kedalam dua kelompok analisis, yakni; analisis yang bersifat deskriptif kualitatif dan analisis yang bersifat deskriptif kuantitatif. Untuk lebih jelasnya metode pendekatan analisis, sebagaimana pada pembahasan berikut:

I. Definisi Operasional

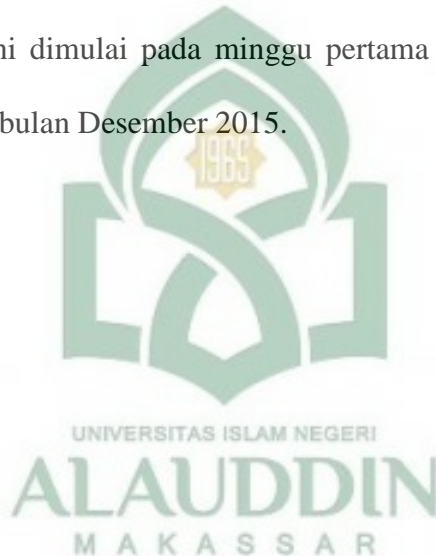
1. Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.
2. Moda transportasi merupakan istilah yang digunakan untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk berpindah tempat dari satu tempat

ketempat lain. Moda yang biasanya digunakan dalam transportasi dapat dikelompokkan atas moda yang ber jalan didarat, berlayar di perairan laut dan pedalaman serta moda yang terbang di udara

2. Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat

J. *Jadwal Penelitian*

Penelitian ini dimulai pada minggu pertama bulan juni sampai dengan minggu terakhir bulan Desember 2015.





BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kabupaten Gowa

1. Letak Geografis dan Administratif

Kabupaten Gowa merupakan salah satu daerah yang berada dalam administratif Provinsi Sulawesi Selatan yang berfungsi sebagai PKN (Pusat Kegiatan Nasional) dalam arahan sistem pusat pemukiman di Provinsi Sulawesi Selatan serta sebagai wilayah pengembangan Kota Metropolitan Mamminasata (Makassar-Sungguminasa-Maros-Takalar). Kabupaten Gowa terletak di bagian Selatan dari provinsi Sulawesi Selatan, dimana ibukotanya adalah Kota Sungguminasa. Berdasarkan letak astronomi, Kabupaten Gowa berada pada $12^{\circ}.33,19'$ - $13^{\circ}.15,17'$ Bujur Timur dan $50.5 - 50.34,7'$ Lintang Selatan dengan luas wilayah wilayah adalah $1.883,33 \text{ Km}^2$. Adapun batas-batas administratif Kabupaten Gowa yakni sebagai berikut;

- ✓ Sebelah Utara berbatasan dengan Kec. Walenrang Kota Makassar dan Kabupaten Maros
- ✓ Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Sinjai, Kabupaten Bantaeng dan Kabupaten Bulukumba
- ✓ Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Takalar dan Kabupaten Jeneponto.
- ✓ Sebelah Barat berbatasan dengan Kota Makassar dan Kabupaten Takalar.

Berdasarkan yang tertera di atas terdapat 11 kecamatan di Gowa yang masuk dalam deliniasi kawasan tersebut meliputi Kecamatan Bontonompo, Bontonompo Selatan, Bajeng, Bajeng Barat, Pallangga, Barombong, Somba Opu, Bontomarannu, Pattallassang, Parangloe dan Manuju. Untuk lebih jelasnya pembagian wilayah administratif Kabupaten Gowa luasnya masing-masing yakni dapat dilihat pada Tabel 3.3 berikut:

Tabel 4.1
Luas Wilayah dan Pembagian Wilayah Administratif di Kabupaten Gowa Tahun 2012

No.	Kecamatan	LLuas (Km ²)	Persentase Terhadap Luas Kabupaten (%)	Jumlah Desa/ Kelurahan
1	Bontonompo	33.62	4.77	14
2	Bontonompo Selatan	26.01	3.69	9
3	Bajeng	79.13	11.22	14
4	Bajeng Barat	19.04	2.70	7
5	Pallangga	48.24	6.84	16
6	Barombong	20.67	2.93	7
7	Sombaopu	28.09	3.98	14
8	Bontomarannu	52.63	7.46	9
9	Pattallassang	84.96	12.04	8
10	Parangloe	221.26	31.36	7
11	Manuju	91.90	13.03	7
Jumlah		705.55	100.00	112

Sumber: BPS Kabupaten Gowa, Kabupaten Gowa Dalam Angka 2013

2. Kondisi Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di Kabupaten Gowa meliputi jenis penggunaan lahan pemukiman, persawahan, tegalan, lading, padang rumput, rawa-rawa, kolam/empang, hutan lindung, hutan produksi terbatas, hutan biasa, hutan wisata dan perkebunan. Berdasarkan tabel 4.2 dapat dilihat bahwa jenis penggunaan lahan dengan luas terbesar yakni lahan hutan lindung dengan luas 60.339,00 Km² sedangkan penggunaan lahan berupa rawa dengan luas

200,15 Km² merupakan jenis penggunaan lahan dengan luas terkecil. Untuk lebih jelasnya komposisi penggunaan lahan di Kabupaten Gowa dapat dilihat pada tabel 3.5 berikut;

Tabel 4.2
Penggunaan Lahan di Kabupaten Gowa Tahun 2013

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Km ²)	Persentase %
1	Permukiman dan Pekarangan	13.442,57	7,13
2	Persawahan	36.550,11	19,41
3	Tegalan	30.662,10	16,28
4	Ladang	8.871,00	4,71
5	Padang Rumput	788,54	0,42
6	Rawa-Rawa	200,15	0,11
7	Kolam/Empang	2.500,10	1,33
8	Hutan Lindung	60.399,00	32,07
9	Hutan Produksi Terbatas	14.155,00	7,51
10	Hutan Biasa	3.720,00	1,97
11	Hutan Wisata	3.309,00	1,75
12	Perkebunan	5.550,12	2,94
13	Lain-Lain	8.205,31	4,35
	Kabupaten Gowa	188.333,00	100,00

Sumber : RTRW Kabupaten Gowa Tahun 2010-2030

B. Gambaran Umum Kecamatan Pallangga

1. Letak Geografis dan Administratif

Kecamatan Pallangga merupakan salah satu pembagian wilayah administratif Kabupaten Gowa yang menjadi pusat pengembangan kawasan perdagangan dalam rencana struktur dan pola ruang Kota Metropolitan Mamminasata. Kecamatan Pallangga memiliki luas wilayah 48,24 Km². Adapun batas-batas administratif Kecamatan Pallangga yakni sebagai berikut:

- ✓ Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Somba Opu
- ✓ Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Bontomarannu
- ✓ Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Bajeng
- ✓ Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Barombong

Kecamatan Pallangga memiliki 16 desa/ kelurahan, 55 dusun/ lingkungan/ 163 RW/RK dan 405 RT. Adapun desa/ kelurahan yang masuk dalam administratif Kecamatan Pallangga yakni meliputi Jenetallasa, Tetebatu, Palangga, Bungaejaya, Panakkukang, Julukanaya, Julubori, Julupamai, Bontoramba, Kampili, Toddotoa, Parangbanoa, Pangkabinanga, Bontoala, Mangalli dan Taeng. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.7 berikut:

Tabel 4.3
Luas Wilayah dan Pembagian Wilayah Administratif
Menurut Desa/Kelurahan di Kecamatan Pallangga Tahun 2012

No.	Desa/ Kelurahan	Luas Area (Km ²)	Persentase (%)	Banyaknya		
				Dusun/ Lingk.	RW / RK	RT
1	Jenetallasa	3,22	6,67	4	19	54
2	Tetebatu	2,51	5,20	2	7	21
3	Pallangga	4,07	8,44	5	15	23
4	Bungaejaya	3,02	6,26	3	7	15
5	Panakkukang	1,69	3,50	4	13	26
6	Julukanaya	3,08	6,38	3	10	18
7	Julubori	4,37	9,06	3	9	31
8	Julupamai	2,70	5,60	3	7	18
9	Bontoramba	6,09	12,62	4	11	22
10	Kampili	5,35	11,09	4	11	22

No.	Desa/ Kelurahan	Luas Area (Km ²)	Persentase (%)	Banyaknya		
				Dusun/ Lingk.	RW / RK	RT
11	Toddotoa	3,08	6,38	5	10	19
12	Parangbanoa	2,15	4,46	4	8	9
13	Pangkabinang a	1,89	3,92	3	9	23
14	Bontoala	1,25	2,59	3	11	54
15	Mangalli	1,50	3,11	3	8	31
16	Taeng	2,27	4,71	2	8	19
Jumlah		48,24	100,00	55	163	405

*Sumber: BPS Kabupaten Gowa, Kecamatan Pallangga
Dalam Angka 2013*

Berdasarkan tabel 3.7 diketahui bahwa desa/kelurahan dengan luas terbesar di Kecamatan Pallangga yakni Desa Bontoramba dengan luas 6,09 Km² atau 12,62 % dari total luas wilayah Kecamatan Pallangga, sedangkan luas wilayah terkecil yakni Desa Bontoala dengan luas 1,25 Km² atau persentase dari luas wilayah kabupaten hanya 2,59%. Ibu kota Kecamatan Palangga adalah Mangalli dengan jarak 3 km dari Sungguminasa yang merupakan ibu kota Kabupaten Gowa. Ditinjau dari jarak dari ibukota kabupaten, desa yang paling jauh yaitu Desa Bontoramba yakni sekitar 16 Km dan terdekat adalah Desa Pangkabinanga dan Bontoala.

2. Kondisi Topografi dan Kemiringan Lereng

Kondisi topografi mempengaruhi aspek pemanfaatan lahan di Kecamatan Pallangga. Wilayah Kecamatan Pallangga merupakan daerah dataran dengan ketinggian 0-300 mdpl dan kisaran kemiringan lereng 0-15 %.

Kondisi topografi demikian yang cocok untuk pengembangan permukiman dan pertanian sangat mendukung stabilitas rencana Kecamatan Pallangga sebagai sentra kawasan perdagangan dan jasa dalam struktur ruang wilayah Mamminasata.

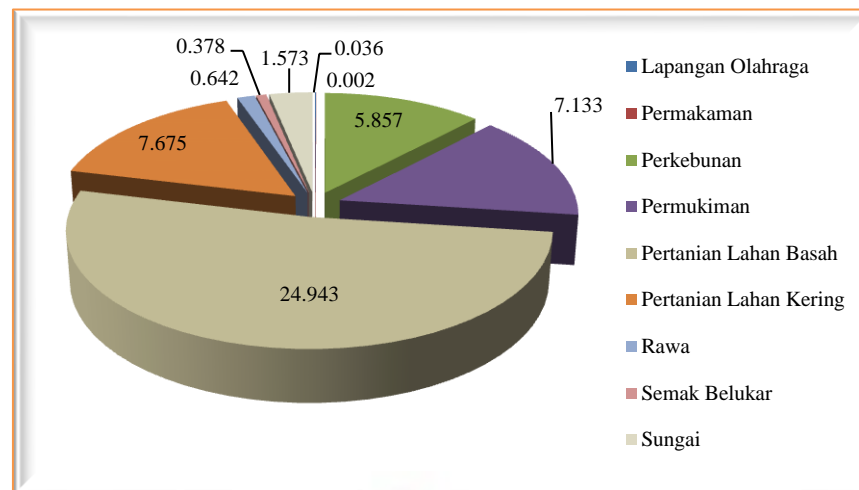
3. Komposisi Penggunaan Lahan

Komposisi penggunaan lahan di Kecamatan Pallangga yakni meliputi jenis penggunaan lahan hutan, ladang/tegal, lahan kosong, lapangan, pemakaman, permukiman (sarana pemerintahan dan pelayanan umum, pendidikan, kesehatan, peribadatan, perdagangan dan jasa, sarana olahraga dan perumahan), pertanian lahan kering campuran, rawa, sawah irigasi, semak belukar, dan sungai. Untuk lebih jelasnya komposisi penggunaan lahan beserta luasannya dapat dilihat pada tabel 3.14 berikut:

Tabel 4.4
Komposisi Penggunaan Lahan di Kecamatan Pallangga Tahun 2014

No.	Aspek Penggunaan Lahan	Luas (Km ²)	Persentase (%)
1	Lapangan Olahraga	0.036	0.075
2	Permakaman	0.002	0.004
3	Perkebunan	5.857	12.142
4	Permukiman	7.133	14.787
5	Pertanian Lahan Basah	24.943	51.707
6	Pertanian Lahan Kering	7.675	15.910
7	Rawa	0.642	1.331
8	Semak Belukar	0.378	0.784
9	Sungai	1.573	3.261
Jumlah		48.239	100,000

Sumber : BPS Kabupaten Gowa



Gambar 4.1 Diagram Penggunaan Lahan di Kecamatan Pallangga Tahun 2014

Berdasarkan tabel 3.14 dan gambar 3.13 diketahui bahwa jenis penggunaan lahan terbesar di Kecamatan Pallangga yakni penggunaan lahan sawah irigasi dengan luas mencapai 2737,221 ha atau 51,879% dari luas wilayah Kecamatan Pallangga sedangkan penggunaan lahan hutan merupakan jenis tutupan lahan terkecil yang luasnya 0,002 Ha atau 0,00% dari total lahan di Kecamatan Pallangga.

4. Permukiman

Salah satu aspek permukiman di Kecamatan Pallangga yakni bangunan yang berfungsi sebagai rumah hunian (tempat tinggal). Jenis bangunan rumah hunian di Kecamatan Pallangga didominasi oleh bangunan permanen. Bangunan permanen adalah bangunan yang ditinjau dari segi konstruksi dan umur bangunan dapat bertahan lebih dari 15 tahun. Pusat rumah hunian di wilayah Kecamatan Pallangga yakni pada wilayah Kelurahan Mangalli yang merupakan ibukota Kecamatan Pallangga. Permukiman yang berfungsi sebagai rumah hunian di Kecamatan Pallangga

terdiri dari beberapa satuan perumahan serta bangunan yang berfungsi sebagai tempat tinggal sekaligus perdagangan.

C. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Kondisi Geografi

Wilayah penelitian terdapat di perumahan Nusa Indah dan perumahan Restika Indah, yang merupakan 2 dari 16 kelurahan di Kecamatan Pallangga..

Wilayah penelitian yang terdiri dari 2 Kelurahan ini di Kecamatan Pallangga yaitu kelurahan Bontoala dan Kelurahan Tete Batu yang merupakan daerah bukan pantai. Adapun luas wilayah lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel 4.14 berikut :

Tabel 4.5

Luas Wilayah Lokasi Penelitian
Tahun 2009

No.	Kelurahan	Luas wilayah (Km)
(1)	(2)	(3)
1.	Bontoala	1,25
2.	Tete Batu	2,51
	Jumlah	7,09

Sumber : Kecamatan Pallangga Dalam Angka, Tahun 2014

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa luas wilayah terbesar di lokasi penelitian yaitu di Kelurahan Tete Batu yaitu sekitar 2,51 Km dan wilayah dengan luas terkecil berada di Kelurahan Bontoala yaitu 1,25 Km.

PETA PERMUKIMAN

2. Aspek Kependudukan

a. Jumlah Penduduk

Hasil catatan registrasi pada Biro Pusat Statistik menunjukkan lokasi penelitian yaitu di Kelurahan Bontoala dan Kelurahan Tete Batu saat ini dihuni penduduk kurang lebih 8,913 jiwa Untuk lebih jelasnya mengenai perkembangan jumlah penduduk di lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel 4.6 berikut:

Tabel 4.6
Jumlah Penduduk di Wilayah Penelitian
Kecamatan Pallangga Kota Tahun 2014

No.	Kelurahan	Jumlah Penduduk (Jiwa)		
		Luas wilayah	Rumah Tangga	Penduduk
1.	Bontoala	1,25	1.222	5,574
2.	Tete Batu	2,51	717	3,339
	Jumlah	7,09	1,939	8,913

Sumber : Kecamatan Pallangga Dalam Angka, Tahun 2014

Dari tabel diatas menunjukkan bahwa jumlah penduduk terbesar berada pada Kelurahan Bontoala yaitu 5,574 jiwa dan jumlah penduduk terendah di Kelurahan Tete Batu yaitu sekitar 3,339 jiwa.

D. Karakteristik Perumahan lokasi penelitian

Dibawah ini merupakan karakteristik letak perumahan penelitian di Kec Pallangga :

a. Karakteristik Perumahan Nusa Indah

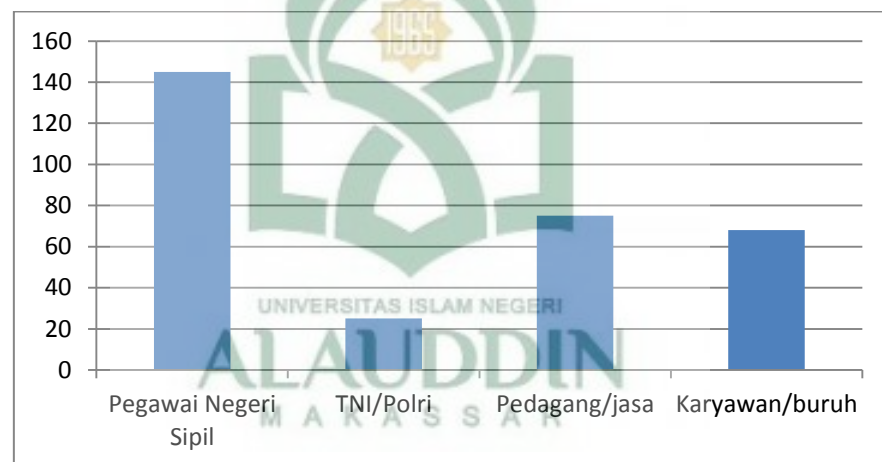
Perumahan nusa indah merupakan salah satu perumahan yang berada di Kecamatan Pallangga yang letaknya berada kurang lebih 1

Kilometer dari Jalan poros dengan jumlah KK sebanyak 267. Dengan penduduk yang bermata pencaharian sebagai berikut :

Tabel 4.7
Struktur Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian
Pada Perumahan Nusa Indah

No	Mata Pencaharian	Jumlah (Jiwa)
1	Pegawai Negeri Sipil	145
2	TNI/Polri	25
3	Pedagang/Jasa	75
4	Karyawan/Buruh	68
<i>Jumlah</i>		313

Sumber: Kantor Kelurahan Pallangga Tahun 2014



Gambar 4.2 Struktur Penduduk berdasarkan Mata pencaharian

Dari tabel dan gambar di atas dapat diketahui penduduk dengan jumlah mata pencaharian terbesar yaitu bekerja sebagai PNS dengan jumlah 145 jiwa. Pada perumahan Nusa Indah tingkat ekonomi penduduk berada dalam posisi menengah dengan beragam pekerjaan yang ada di masyarakat.

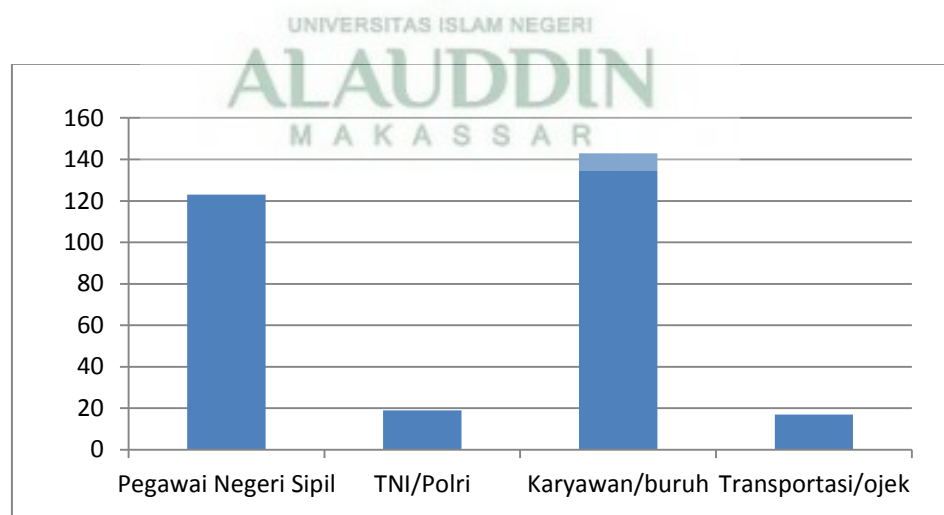
b. Karakteristik Perumahan Restika indah

Perumahan restika indah merupakan salah satu perumahan yang berada di Kecamatan Pallangga yang letaknya berada kurang lebih 1 Kilometer dari Jalan poros dengan jumlah KK sebanyak 256. Dengan penduduk yang bermata pencaharian sebagai berikut :

Tabel 4.8
Struktur Penduduk Berdasarkan Mata Pencaharian
Pada Perumahan Restika Indah

No	Mata Pencaharian	Jumlah (Jiwa)
1	Pegawai Negeri Sipil	123
2	TNI/Polri	19
3	Karyawan/Buruh	143
4	Transportasi/Ojek	17
<i>Jumlah</i>		302

Sumber: Kantor Kelurahan Pallangga Tahun 2014



Gambar 4.3 Struktur Penduduk berdasarkan Mata pencaharian

Dari tabel dan gambar di atas dapat diketahui penduduk dengan jumlah mata pencaharian terbesar yaitu bekerja sebagai PNS dengan jumlah 123 jiwa. Pada perumahan Restika Indah tingkat ekonomi penduduk berada dalam posisi menengah dengan beragam pekerjaan yang ada di masyarakat.

Pada kedua perumahan tersebut yaitu perumahan Nusa Indah dan Restika Indah jumlah kendaraan pribadi di kedua perumahan berjumlah 1.008 unit motor dan 186 unit mobil yang tersebar di kedua perumahan tersebut. Dapat di lihat dalam tabel 4.9 :

Tabel 4.9
Jumlah Kepemilikan Kendaraan Pribadi
di Perumahan Nusa Indah dan Restika Indah

No	Perumahan	mobil	Motor
1	Perumahan Nusa Indah	88	540
2	Perumahan Restika Indah	98	468
	Jumlah	186	1.008

Sumber : Hasil survey lapangan tahun 2015

Berdasarkan hasil survey kendaraan pribadi yang telah di lakukan di kedua lokasi penelitian kendaraan motor pribadi semakin bertambah pada kedua perumahan tersebut yang membuat sebagian masyarakat memilih untuk beralih dari kendaraan umum seperti bentor ke kendaraan pribadi yaitu motor. Faktor lainnya di karenakan kegiatan penduduk yang semakin beragam dan jarak tempuh yang mengharuskan sebagian masyarakat untuk memilih kendaraan pribadi sebagai alat transportasi yang di gunakan.

E. *Karakteristik Becak Motor pada Kecamatan Pallangga*

Pada Kecamatan Pallangga jumlah becak motor yang beroperasi sebanyak 150 unit yang tersebar di beberapa perumahan. Dengan model seperti di bawah ini:



Pada gambar di atas dapat di ketahui karakteristik becak motor di Pallangga sebagai berikut :

- a. Becak motor merupakan hasil modifikasi dari kendaraan bermotor
- b. Dapat memuat 3 orang penumpang
- c. Memiliki kapasitas tempat menyimpan barang di bagian depan.
- d. Mempunyai kap penutup untuk perlindungan penumpang

Dari karakteristik bentor yang ada di Kecamatan Pallangga di ketahui pula kekurangan bentor yang beroperasi di Kecamatan Pallangga sebagai berikut:

- a. Bentor yang beroperasi belum memiliki izin dari pemerintah.
- b. Tingkat keamanan dari alat transportasi ini belum di uji.
- c. Penetapan tarif yang kurang sesuai.

Tabel 4.10
Kecepatan Rata-Rata Becak Motor Dalam Perumahan

No	Perumahan	Kondisi Jalan	Kecepatan rata-rata/Km
1.	Perumahan Nusa Indah	Baik	40Km/Jam
2.	Perumahan Restika indah	Baik	40Km/Jam

Sumber: Hasil wawancara 2015

Dalam wilayah perumahan dengan kondisi jalan yang baik kecepatan rata-rata yang di gunakan becak motor adalah 40Km/jam.

Tabel 4.11
Tarif Rata- rata Becak Motor Dalam Perumahan

No	Perumahan	Tarif yang berlaku	Jarak Tempuh
1.	Perumahan Nusa Indah	Rp. 5.000 - 10.000	1 - 2 Km
		Rp. 10.000 – 15.000	2 - 4 Km
		Rp. 15.000 – 25.000	4 - 5 Km
2.	Perumahan Restika indah	Rp. 5.000 - 10.000	1 - 2 Km
		Rp. 10.000 – 15.000	2 - 4 Km
		Rp. 15.000 – 25.000	4 - 5 Km

Sumber: Hasil wawancara 2015

Tarif rata-rata becak motor pada kedua perumahan yang di teliti berkisar dari Rp. 5.000-25.000 yang berlaku di setiap perumahan tersebut dengan tarif 5.000-10.000 dengan jarak beroperasi sejauh 1-2 Km, tarif 10.000-15.000 dengan jarak beroperasi sejauh kurang lebih 2-3 Km, tarif 15.000-25.000 beroperasi sejauh kurang lebih 4-5 Km.

1. Analisis Pengaruh Keberadaan bentor Terhadap kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi di Kec Pallangga.

Deskripsi Variabel Penelitian Terhadap Karakteristik Responden Peneliti

Beberapa variabel penelitian yang dianggap paling berpengaruh terhadap keberadaan bentor pada kawasan perumahan

yakni tarif, kecepatan, kapasitas, dan keamanan. Keempat indikator ini akan dikaji melalui hasil penelitian respondensi tentang seberapa besar pengaruh bentor pada kawasan perumahan sebagai pendukung transportasi.

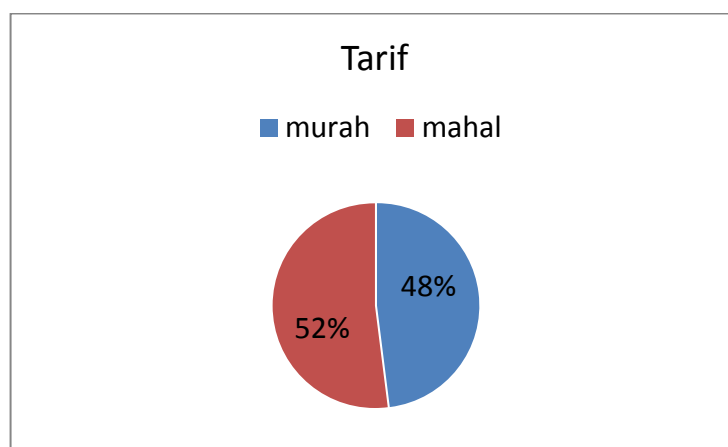
a. Tarif

Tarif yang di dapat dilihat dalam penelitian ini meliputi murah dan mahal nya tarif yang berlaku di kawasan perumahan. Adapun frekuensi responden menurut tarif yang berlaku dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.12 Frekuensi Responden Menurut Tarif yang berlaku di Kawasan Penelitian Tahun 2015

No.	Tarif	Frekuensi
1	Murah	48
2	Mahal	52
Jumlah		100

Sumber : Hasil kuisioner 2015



Gambar 4.4 Frekuensi responden menurut tarif yang berlaku

Dari tabel dan gambar diatas dapat kita lihat bahwa responden yang memilih tarif murah sebanyak 48 orang dan yang memilih tarif mahal 52 orang.

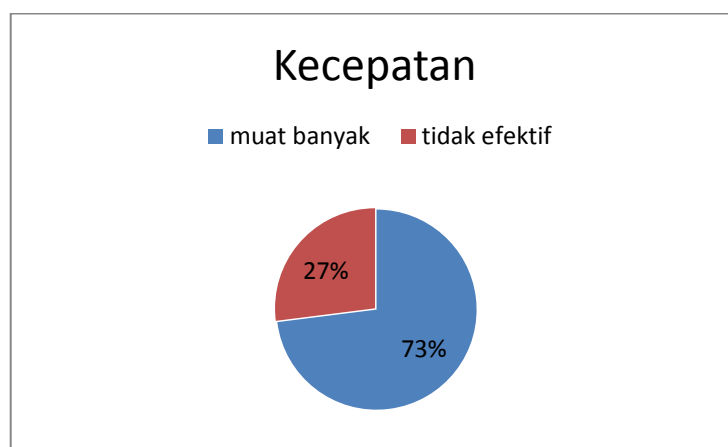
b. Kecepatan

Kecepatan yang dapat dilihat dalam penelitian ini meliputi efektif dan tidak efektifnya kecepatan bentor dalam beroperasi mengantar masyarakat ke tempat tujuannya. Adapun frekuensi responden menurut kecepatan bentor dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.13 Frekuensi Responden Menurut kecepatan di Kawasan Penelitian Tahun 2015

No.	Kecepatan	Frekuensi
1	Efektif	73
2	Tidak efektif	27
Jumlah		100

Sumber : Hasil kuisisioner 2015



Gambar 4.5 Frekuensi responden menurut kecepatan bentor

Dari tabel dan gambar diatas dapat kita lihat bahwa responden yang memilih efektif sebanyak 73 orang dan yang memilih tidak efektif 27 orang.

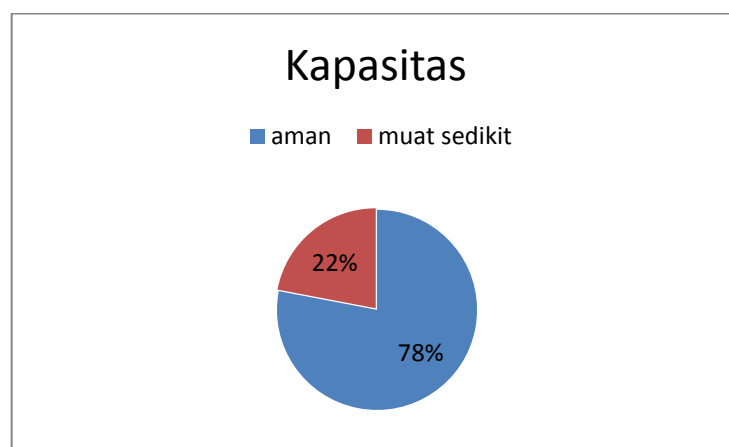
c. Kapasitas

Kapasitas yang dapat dilihat dalam penelitian ini meliputi muatan banyak dan muatan sedikit yang mampu di tampung bentor. Adapun frekuensi responden menurut kapasitas bentor dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.14 Frekuensi Responden Menurut Kapasitas Bentor di Kawasan Penelitian Tahun 2015

No.	Kapasitas	Frekuensi
1	Muat banyak	78
2	Muat sedikit	22
Jumlah		100

Sumber : Hasil Kuisisioner Tahun 2015



Gambar 4.6 Frekuensi responden menurut kapasitas bentor

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden yang memilih muat banyak sebanyak 73 orang dan yang memilih muat sedikit 27 orang.

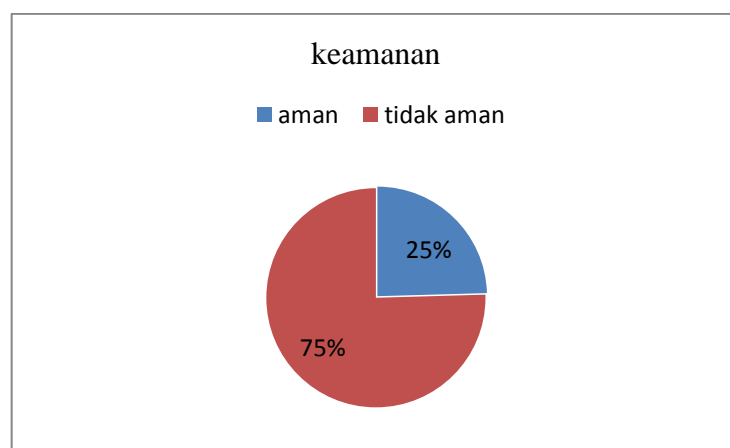
d. Keamanan

Kaamanan yang dapat dilihat dalam penelitian ini meliputi muatan banyak dan muatan sedikit yang mampu di tampung bentor. Adapun frekuensi responden menurut kapasitas bentor dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.15 Frekuensi Responden Menurut Tingkat Keamanan di Kawasan Penelitian Tahun 2015

No.	Keamanan	Frekuensi
1	Aman	27
2	Tidak aman	73
Jumlah		100

Sumber : Hasil Kuisisioner Tahun 2015



Gambar 4.2 Frekuensi responden menurut keamanan bentor

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden yang memilih aman sebanyak 27 orang dan yang memilih tidak aman 83 orang.

F. Analisis Chi-Kuadrat Pengaruh Keberadaan Becak Motor Pada Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Trasnportasi.

1. Analisis Hubungan antara Tarif bentor (X1) dengan Keberadaan Bentor pada Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi.

Dalam penelitian ini yang digunakan sebagai indikator analisis yaitu hubungan variabel X1 (tarif) dengan variabel Y1 (keberadaan becak motor) adalah semakin murah tariff yang berlaku di masyarakat maka masyarakat akan lebih memilih alat transportasi tersebut.

H1 : Terdapat hubungan antara keberadaan bentor sebagai pendukung transportasi di perumahan

H0 : Tidak terdapat hubungan antara keberadaan bentor sebagai pendukung transportasi di perumahan.

Tabel 4.16. Hubungan Tarif Bentor dengan Keberadaan Bentor di kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi Tahun 2015

Pengaruh becak motor	Tarif		Jumlah	
	murah	mahal	F	%
Perumahan nusa indah	30	22	52	52
Perumahan restika indah	18	30	48	48
Jumlah	48	52	100	100

Sumber : Hasil Analisis Penelitian Tahun 2015

Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan rumus Chi-Kuadrat, maka diperoleh X^2 (X hitung) sebesar 4,077 atau lebih besar dari X^2 Tabel sebesar 3,84 dengan taraf signifikan 5% pada derajat bebas (Db) sebesar 1 yang menyatakan H_0 ditolak ($X^2 > X^2$ Tabel). Dengan hasil analisis seperti ini menyatakan H_0 ditolak sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel tarif bentor dengan pengaruh keberadaan bentor pada kawasan perumahan sebagai pendukung transportasi terdapat hubungan yang lemah.

Dengan menggunakan rumus untuk mendapat hasil koefisien (C) diketahui bahwa nilai indeks kekuatan hubungan diantara kedua variabel tersebut yakni 0.207 . Pada patokan interpretasi nilai koefisien, nilai IKH tersebut berada pada rentang kedua 0,20 – 0,39 yang berarti memiliki hubungan *lemah* (Lampiran 1).

2. Analisis Hubungan antara Kecepatan bentor (X_2) dengan Keberadaan Bentor pada Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi.

Kecepatan bentor juga menjadi salah satu variabel X dalam penelitian ini yakni variabel X_2 . Kecepatan bentor menjadi salah satu tolak ukur masyarakat untuk memilih bentor sebagai alat transportasi pendukung . Semakin cepat bentor mengantar masyarakat maka semakin baik pula pengaruhnya terhadap masyarakat.

Tabel 4.17 Hubungan Kecepatan Bentor dengan Keberadaan Bentor di kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi Tahun 2015

Pengaruh becak motor	Kecepatan		Jumlah	
	Efektif	Tidak efektif	F	%
Perumahan nusa indah	31	15	46	46
Perumahan restika indah	42	12	54	54
Jumlah	73	27	100	100

Sumber : Hasil Analisis Penelitian Tahun 2015

Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan rumus Chi-Kuadrat, maka diperoleh X^2 (X hitung) sebesar 1,359 atau lebih besar dari X^2 Tabel sebesar 3,84 dengan taraf signifikan 5% pada derajat bebas (Db) sebesar 1 yang menyatakan H_0 diterima ($X^2 < X^2$ Tabel). Dengan hasil analisis seperti ini menyatakan H_0 diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa antara variable kecepatan dengan pengaruh keberadaan bentor pada kawasan perumahan sebagai pendukung transportasi terdapat hubungan yang tidak signifikan.

Dengan menggunakan rumus untuk mendapat hasil koefisien (C) diketahui bahwa nilai indeks kekuatan hubungan diantara kedua variabel tersebut yakni 0.194 . Pada patokan interpretasi nilai koefisien, nilai IKH tersebut berada pada rentang pertama 0,00 – 0,199 yang berarti memiliki hubungan *sangat lemah* (Lampiran 2).

3. Analisis Hubungan antara Kapasitas bentor (X3) dengan Keberadaan Bentor pada Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi.

Kapasitas bentor yang ada dalam kawasan penelitian berhubungan dengan keberadaan bentor yang beroperasi di wilayah penelitian. Apabila kapasitas bentor dapat memenuhi keinginan pengguna maka semakin tinggi minat penduduk untuk memilih alat transportasi ini.

Tabel 4.18 Hubungan Kapasitas Bentor dengan Keberadaan Bentor di Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi Tahun 2015

Pengaruh becak motor	Kapasitas		Jumlah	
	Muat banyak	Muat sedikit	F	%
Perumahan nusa indah	32	14	46	46
Perumahan restika indah	46	8	54	54
Jumlah	78	22	100	100

Sumber : Hasil Analisis Penelitian Tahun 2015

Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan rumus Chi-Kuadrat, maka diperoleh X^2 (X hitung) sebesar 3,531 atau lebih kecil dari X^2 Tabel sebesar 3,84 dengan taraf signifikan 5% pada derajat bebas (Db) sebesar 1 yang menyatakan H_0 diterima ($X^2 < X^2$ Tabel). Dengan hasil analisis seperti ini menyatakan H_0 diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa antara variabel kapasitas bentor dengan keberadaan bentor pada kawasan perumahan sebagai pendukung transportasi terdapat hubungan pengaruh yang tidak signifikan.

Dengan menggunakan rumus untuk mendapat hasil koefisien (C) diketahui bahwa nilai indeks kekuatan hubungan diantara kedua variabel tersebut berada pada indeks IKH yakni 0.971 yang berarti memiliki hubungan *kuat* (Lampiran 3).

4. Analisis Hubungan antara Keamanan bentor (X4) dengan Keberadaan Bentor pada Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi.

Tingkat keamanan suatu kendaraan umum menjadi salah satu indikator yang paling penting dalam pemilihan moda transportasi. Dalam hal ini variabel keamanan bentor di nilai sebagai berikut :

Tabel 4.19 Hubungan Kecepatan Bentor dengan Keberadaan Bentor di Kawasan Perumahan Sebagai Pendukung Transportasi Tahun 2015

Pengaruh becak motor	Keamanan		Jumlah	
	aman	Tidak aman	F	%
Perumahan nusa indah	10	36	46	46
Perumahan restika indah	17	47	54	54
Jumlah	27	83	100	100

Sumber : Hasil Analisis Penelitian Tahun 2015

Berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan rumus Chi-Kuadrat, maka diperoleh X^2 (X hitung) sebesar 0,336 atau lebih kecil dari X^2 Tabel sebesar 3,84 dengan taraf signifikan 5% pada derajat bebas (Db) sebesar 1 yang menyatakan H_0 diterima ($X^2 < X^2$ Tabel). Dengan hasil analisis seperti

ini menyatakan H_0 diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa antara variabel keamanan bentor dengan terdapat hubungan pengaruh yang tidak signifikan.

Dengan menggunakan rumus untuk mendapat hasil koefisien (C) diketahui bahwa nilai indeks kekuatan hubungan diantara kedua variabel tersebut yakni 0.06 . Pada patokan interpretasi nilai koefisien, nilai IKH tersebut berada pada rentang pertama 0,00 – 0,199 yang berarti memiliki hubungan *sangat lemah* (Lampiran 4).

G. Upaya Peningkatan Transportasi Bentor pada Kawasan Perumahan.

Kurangnya transportasi umum yang beroperasi pada kawasan perumahan membuat masyarakat yang belum memiliki kendaraan pribadi memilih bentor sebagai alat penghubung transportasinya untuk berkegiatan ke tujuan selanjutnya, namun seiring berjalannya waktu peralihan pemilihan kendaraan masyarakat berubah dari dulunya memakai transportasi umum bentor ke kendaraan pribadi seperti motor. Dan diikuti oleh faktor faktor lainnya dimana masyarakat lebih memilih memakai kendaraan pribadi di bandingkan kendaraan umum.

Berdasarkan hasil pembahasan dengan uji Chi-Kuadrat tentang faktor-faktor apa yang mempengaruhi keberadaan becak motor pada kawasan perumahan sebagai transportasi pendukung di dua perumahan pada Kecamatan Pallngga Kabupaten Gowa. Bagaimana upaya peningkatan keberadaan becak motor pada kawasan perumahan sebagai transportasi pendukung di dua perumahan pada Kecamatan Pallngga Kabupaten Gowa sebagai berikut :

Tabel 4.20 Total Uji Chi Kuadrat Pada Setiap Variabel

No	Variabel	Nilai X ²	Nilai Hubungan Kontingensi	Kesimpulan
1	Tarif	4,077	0.20 Lemah	Pengaruh signifikan Ho ditolak
2	Kecepatan	1,359	0.19 Sangat Lemah	Pengaruh tidak signifikan Ho diterima
3	Kapasitas	3,531	0.97 Kuat	Pengaruh signifikan Ho ditolak
4	Keamanan	0,336	0.06 Sangat Lemah	Pengaruh tidak signifikan Ho diterima

Sumber : Hasil Analisis Penelitian Tahun 2015

Berdasarkan hasil analisis pada tabel 17 diatas dapat diketahui bahwa faktor yang mempengaruhi keberadaan bentor pada kawasan perumahan sebagai pendukung transportasi adalah **Faktor Tingkat Kapasitas** dengan kesimpulan analisis **Pengaruh Sangat Signifikan H₀** di tolak H₁ di terima.

Adapun upaya dalam meningkatkan pengaruh bentor terhadap masyarakat perumahan sebagai transportasi pendukung dapat dilakukan dengan :

a. Biaya

Dalam hal biaya beberapa masyarakat menganggap biaya bentor masih relatif dengan jangkauan yang di tentukan oleh pengguna.

Namun karena belum adanya kejelasan tarif dari pemerintah sebagian masyarakat menganggap supir bentor mematok harga dengan kurang pasti dalam jangkauan jarak tempuh mereka. Ada baiknya pemerintah segera menetapkan harga transportasi umum ini.

b. Kecepatan

Mengenai kecepatan dalam berkendara kendaraan umum bentor termasuk cepat dalam mengantarkan penumpang ketempat tujuan mereka. Selain bentor merupakan hasil modifikasi dari becak, di tambahkannya mesin ke alat transportasi ini menjadikannya pilihan untuk efektifitas pergerakan masyarakat, oleh sebab itu pemerintah harusnya segera mengambil keputusan terhadap kendaraan umum ini yang keberadaannya belum legal dalam pengoperasiannya ini.

c. Kapasitas

Dari segi kapasitas atau jumlah muatan yang dapat di muat pada alat transportasi ini berdasarkan hasil survey yang ada di lapangan. Sebagian besar masyarakat yang memilih naik bentor karena kapasitas muatannya yang dapat mengangkut 3 orang penumpang dan mempunyai tempat penyimpanan barang di bagian depan.

d. Keamanan

Tingkat keamanan dalam alat transportasi bentor masih kurang. Walaupun memiliki penutup atau kap depan di bagian penumpang, masyarakat menganggap tingkat keamanan yang belum maksimal

di karenakan pada alat transportasi lainnya supir atau pengemudi selalu berada di bagian depan, lain halnya dengan alat transportasi bentor ini yang penumpangnya berada di bagian depan dan supirnya berada di bagian belakang yang membuat penumpang merasa kurang aman dalam menggunakan bentor tersebut dan beralihnya kebanyakan masyarakat ke pemilihan kendaraan pribadi seperti kendaraan bermotor yang harga maupun cicilannya yang semakin mudah untuk segera di miliki membuat masyarakat beralih dari penggunaan kendaraan umum ke kendaraan pribadi .

H. Transportasi dalam Pandangan Islam.

Berbicara mengenai transportasi, tentunya tidak terlepas dari peran manusia di dalam kehidupan. Dalam hal ini ranah spiritual agama penulis kaitkan dengan hasil kajian atau hasil penelitian yang di dapatkan. Di zaman Nabi Muhammad saw di Arabia pada abad keenam Masehi, alat transportasi yang terkenal adalah onta, kuda, keledai dan kapal layar atau perahu. Semuanya disebutkan dalam al-Qur'an. Seperti dalam QS al-Nahl/16 : 8

وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ﴿٨﴾

Terjemahnya :

“Kuda, bighal (kuda yang lebih kecil) dan keledai adalah untuk kalian kendarai dan menjadi perhiasan, dan Ia menciptakan apa yang tidak kalian ketahui.” an-Nahl 16

Ayat tersebut menjelaskan bahwa Allah swt menciptakan onta, kuda, keledai dan kapal untuk memudahkan kehidupan manusia. Dengan berbagai alat transportasi konvensional ini, jarak yang jauh menjadi dekat dan kelelahan berjalan kaki dapat diatasi. Seperti halnya becak yang beberapa tahun lalu hanya mengandalkan tenaga manusia sebagai tenaga pendorong utama dalam menggerakkannya, namun seiring waktu berjalan becak telah mengalami perubahan menjadi becak motor dengan di tambahkannya mesin pada becak ini. Hal-hal yang memberi kemudahan ini di lain pihak menjadi bukti kepedulian Allah kepada para hamba-Nya. Alat-alat transportasi ini juga melahirkan seni dan estetika yang enak dipandang sehingga menjadi perhiasan hidup.

Tafsir al misbah

Menurut tafsir al misbah siapa yang memandang kuda-kuda yang tangguh dan kuat, atau binatang lain, maka hatinya akan berdecak kagum karena keindahannya.

Dan bukan hanya itu sebagai alat transportasi dan hiasan, tetapi Dia yakni Allah SWT secara terus menerus beraneka ciptaan, baik alat transportasi maupun perhiasan sekarang tetapi kelak akan kamu ketahui dan gunakan jika kamu mau berpikir dan mengarahkan segala potensi yang ada, dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak akan mengetahuinya sama sekali hingga ciptaan itu kamu lihat dan ketahui.

Ayat ini hanya menyebut fungsi ketiga binatang yang disebut di atas dalam tunggangan dan hiasan tanpa menyebutnya sebagai alat pengangkut

sebagaimana halnya binatang ternak. Ini bukan berarti bahwa ketiga binatang yang disebut disini tidak dapat digunakan sebagai alat angkut.

Pada masa sekarang telah terjadi revolusi alat transportasi yang amat dahsyat. Hewan tunggangan dan kapal-kapal tradisional seperti pada masa lalu memang masih tetap digunakan pada masa ini, tetapi kehidupan modern yang menuntut kecepatan dan ketepatan lebih mengandalkan alat transportasi mobil, kereta api, kapal api dan becak motor yang dulunya hanya dapat di kayuh dengan berkembangnya zaman dan teknologi sekarang becak motor telah mengalami modifikasi yang dapat mempercepat kegiatan manusia untuk melakukan aktifitasnya. Semua adalah karunia Allah yang telah mengilhami para penemu menciptakan alat-alat ini bagi kemudahan hidup. Mobil, kereta api, kapal api dan becak motor tidak pernah tergambarkan di zaman Nabi Muhammad saw tetapi sekarang merupakan kenyataan sehari-hari.

Alat-alat transportasi ini telah memberikan kemudahan dan kenyamanan kepada kehidupan manusia dan sekaligus merupakan kepedulian Allah yang amat besar kepada kehidupan manusia modern. Diharapkan agar manusia modern menyadari nikmat hidup tersebut dan menjadi orang yang bersyukur. Bersyukur dalam konteks ajaran ilahi adalah menggunakan nikmat Allah sesuai dengan tujuan apa nikmat tersebut diciptakan. Alat-alat transportasi ini diciptakan untuk memberi kemudahan dan kenikmatan kepada ummat manusia sesuai dengan tuntunan Allah swt. Dengan kata lain, nikmat tersebut digunakan dalam rangka menjauhi godaan setan dan mendekatkan diri kepada Allah Maha Pencipta.

Berkat kemajuan ilmu dan teknologi, mobil, kereta api, kapal api dan pesawat terbang telah sangat memudahkan kehidupan dan memanjakan bangsa manusia. Banyak juga orang yang tergila-gila dengan hasil teknologi sehingga barangkali ada yang lupa bahwa di belakangnya ada tangan-tangan Allah yang bermain. Ilmu dan teknologi adalah di antara karunia Allah untuk menguji hamba-hamba-Nya apakah mereka akan beriman atau menjadi kafir, apakah akan bersyukur atau tambah membangkang kepada Allah (M. Quraish Shihab).

Tafsir Ibnu Katsir

وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ﴿١٦﴾

Terjemahnya :

“Kuda, bighal (kuda yang lebih kecil) dan keledai adalah untuk kalianendarai dan menjadi perhiasan, dan Ia menciptakan apa yang tidak kalian ketahui.” an-Nahl 16

Ini adalah bagian lain dari apa yang Allah ciptakan untuk hamba-Nya, Allah anugerahkan itu untuk mereka, yaitu kuda, baghal, dan keledai, yang Allah jadikan sebagai tunggangan dan perhiasan. Dan itu semua adalah tujuan yang paling besar. Dan ketika Allah merinci binatang-binatang ini dan menyebutkannya secara terpisah dari binatang-binatang ternak, sebagian ulama menjadikan hal itu sebagai dalil atas pendapat mereka bahwa daging kuda adalah haram, seperti Imam Abu Hanifah; dan para ulama fiqh yang sependapat dengan beliau, bahwa

sesungguhnya Allah menyebutkannya bersamaan dengan baghal dan keledai, yang memang kedua-duanya adalah haram, seperti yang telah ditetapkan oleh Sunnah Nabawiyyah, ini adalah pendapat sebagian besar para ulama.

Imam Abu Ja'far Ibnu Jarir telah meriwayatkan dari Ibnu 'Abbas, bahwa sesungguhnya Ibnu 'Abbas memakruhkan daging kuda, keledai dan baghal. Dan beliau berkata: "Allah Ta'ala berfirman: 'Dan Dia telah menciptakan binatang ternak untukmu, padanya ada [bulu] yang menghangatkan dan berbagai manfaat dan sebagiannya kamu makan,' berarti ini untuk di makan." "Dan Dia telah menciptakan kuda, baghal dan keledai agar kamu menungganginya." Maka ini untuk di tunggangi. Begitu juga diriwayatkan melalui jalur Sa'id bin Jubair dan lainnya, dari Ibnu 'Abbas dengan nada yang sama. Dan al-Hakam bin 'Utaibah berkata seperti itu juga (Ismail bin Katsir).

Lalu para ulama itu melanjutkan dalil dengan hadits yang diriwayatkan oleh Imam Ahmad dalam musnadnya, dari Khalid bin al-Walid, beliau berkata: "Rasulullah melarang makan daging kuda, baghal dan keledai." Abu Dawud, an-Nasa'i, dan Ibnu Majah meriwayatkan hadits tersebut dari Shalih bin Yahya bin Miqdam, dan hadits tersebut perlu dikaji.

Imam Ahmad meriwayatkan hadits tersebut dari jalan lain dengan nada yang lebih terbuka dan lebih jelas dalam menunjukkan dalil, lalu beliau berkata: "Dari Miqdam bin Ma'd Yakrab berkata: 'Kami telah melakukan peperangan bersama Khalid bin al-Walid di negeri ash-Sha-ifah, lalu sahabat-sahabat kami mendatangi daging, lalu mereka meminta batu dariku lalu aku berikan batu

kepada mereka dan mereka mengikat tali pada batu itu (untuk menyembelih) lalu aku berkata kepada mereka: ‘Tetaplah kalian di tempat kalian sehingga aku menemui Khalid untuk bertanya kepadanya,’ setelah aku temui dia dan bertanya kepadanya, lalu beliau berkata: ‘Kami telah berperang bersama Rasulullah dalam perang Khaibar, lalu orang-orang bergegas menuju kebun orang Yahudi, lalu Rasulullah menyuruhku untuk memanggil bahwa shalat telah didirikan, dan tidak masuk surga kecuali orang muslim,’ lalu Rasulullah bersabda: “Hai orang-orang, sesungguhnya kalian telah tergesa-gesa (untuk mengambil) kebun orang-orang Yahudi, ingatlah! Tidak halal hartanya orang-orang yang hidup di bawah perjanjian kecuali dengan haknya, dan haram atas kalian daging keledai jinak, kuda jinak dan baghal jinak, dan setiap binatang-binatang yang memiliki taring dari jenis binatang buas, dan setiap binatang yang memiliki kuku pencakar dari jenis burung.”

Seolah-olah kejadian ini terjadi setelah diberikannya kepada mereka (orang-orang Yahudi) perjanjian dan muamalah dengan syarat, wallahu a’lam.

Sekiranya hadits ini shahih, tentu akan menjadi nash dalam keharaman daging kuda, tetapi hadits ini tidak dapat menandingi apa yang telah ditetapkan dalam Shahih al-Bukhari dan Shahih Muslim, dari Jabir Ibnu `Abdillah berkata: “Rasulullah perbolehkan daging kuda.” Imam Ahmad dan Abu Dawud meriwayatkan hadits ini dengan dua isnad yang masing-masing isnad atas syarat Imam Muslim, dari Jabir Ibnu Abdillah berkata: Kami menyembelih pada perang

Khaibar kuda, baghal dan keledai, lalu Rasulullah melarang kami dari baghal dan keledai dan beliau tidak melarang kami dari kuda.

Dan riwayat dalam Shahih Muslim, dari Asma' binti Abu Bakr radhiallahu 'anha berkata: "Kami menyembelih kuda pada zaman Rasulullah, lalu kami memakannya, sedangkan kami (waktu itu) di Madinah." Hadits-hadits ini merupakan dalil yang lebih jelas, lebih kuat dan lebih tetap. Maka sebagian besar para ulama, Malik, asy-Syafi'i, Ahmad, pengikut-pengikut mereka, dan sebagian besar ulama Salaf dan Khalaf (mengarah) kepada pemahaman itu. Wallahu a'lam.

Nash (ayat) di atas menunjukkan dalil atas diperbolehkannya menunggang binatang-binatang tersebut, di antaranya adalah baghal. Rasulullah pernah dihiahi seekor baghal, dan waktu itu Rasulullah menungganginya, sedangkan beliau melarang perkawinan keledai atas kuda agar keturunan tidak putus.

Kendaraan merupakan salah satu nikmat yang Allah *Ta'ala* anugerahkan kepada manusia. Hal ini juga sebagai bukti curahan kasih sayang Allah *Ta'ala* kepada para makhluk-Nya. Hal ini karena segala nikmat yang kita terima atau musibah yang kita terhindar darinya merupakan tanda kasih sayang Allah *Ta'ala* kepada kita. Allah *Ta'ala* berfirman

وَأَيُّهُمُ أَنَا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفَلَكِ الْمَشْحُونِ ﴿٤١﴾

وَخَلَقْنَا لَهُم مِّن مِّثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ ﴿٤٢﴾

“Dan suatu tanda (kebesaran Allah) bagi mereka adalah Kami angkut keturunan mereka dalam perahu yang penuh muatan, dan Kami ciptakan bagi mereka (angkutan lain) seperti apa yang mereka kendarai.” (QS. Yasin: 41-42)

Syaikh Muhammad bin Shalih Al-‘Utsaimin *rahimahullah* berkata ketika menjelaskan ayat di atas, *“Tanda dalam ayat tersebut maksudnya adalah tanda kekuasaan Allah. Namun, di dalamnya juga terdapat tanda yang lain, yaitu rahmat Allah kepada makhluk, serta kenikmatan yang diberikan kepada kita.”* Selanjutnya beliau juga menerangkan bahwa ayat tersebut menjadi dalil atas kekuasaan Allah *Ta’ala*, rahmat, dan karunia-Nya bagi kita, yaitu dengan adanya perahu untuk mengarungi lautan menuju ke tempat yang lain, mengangkut manusia, hewan-hewan ternak, dan semua yang bermanfaat untuk kita. Dan Allah *Ta’ala* menjadikan perahu tersebut nyaman untuk dikendarai sebagai nikmat bagi kita semua.

Ayat di atas juga menerangkan nikmat yang Allah *Ta’ala* anugerahkan kepada manusia berupa pengetahuan mengenai tata cara pembuatan perahu. Seandainya tidak ada perahu, tentunya seseorang tidak akan mampu menyeberang sungai dan lautan untuk menuju tempat tujuannya. Namun, Allah *Ta’ala* memberi pengetahuan tentang tata cara membuatnya, sehingga seseorang dapat menjangkau tempat tujuannya tersebut.

Keahlian manusia dalam memproduksi suatu kendaraan canggih bukanlah semata-mata karena kecerdasannya. Seperti halnya dengan perkembangan becak motor ini Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang menunjang kemajuan berbagai alat transportasi masa kini, tidak lain karena karunia yang Allah berikan. Jika bukan karena kehendak Allah atas makhluk-Nya untuk memahami ilmu-ilmu tersebut, tentu manusia tidak akan mampu memanfaatkan seonggok besi untuk membawa dirinya ke suatu tempat tujuan. Bahkan Allah mengajarkan ilmu tersebut kepada manusia agar dapat diterapkan.

Allah berfirman



وَحَمَلْنَاهُ عَلَىٰ ذَاتِ الْأَوْحِ وَدُسُرٍ

“Dan kami angkut Nuh ke atas (perahu) yang terbuat dari papan dan paku.”
(QS. Al Qomar: 13)

Dalam ayat ini Allah *Ta’ala* tidak langsung menyebut “perahu”, namun menyebutnya sebagai “sesuatu yang terbuat dari papan dan paku”. Hal ini mengisyaratkan adanya pengajaran dari Allah *Ta’ala* kepada manusia tentang bahan baku pembuatan perahu. Seakan-akan Allah *Ta’ala* mengabarkan bahwa perahu Nabi Nuh *‘alaihissalam* terbuat dari papan dan paku agar menjadi contoh bagi manusia untuk membuatnya.

Allah menisbatkan pembuatan perahu kepada diri-Nya seperti dalam ayat (yang artinya), “*Kami ciptakan untuk manusia semisal (perahu Nuh ‘alaihis salam)*”. Padahal perahu tersebut dibuat oleh manusia (Nabi Nuh ‘alaihis salam), bukan diciptakan oleh Allah Ta’ala sebagaimana Dia menciptakan unta yang kita tunggangi, kuda, dan yang serupa dengannya. Hal ini dikarenakan Allah-lah yang mengajari manusia tata cara membuat perahu.

Kendaraan yang di gunakan sebagai fasilitas untuk dapat pergi ke suatu tempat merupakan suatu nikmat yang sepatutnya kita syukuri. Adapun di masa sekarang, begitu mudahnya seseorang untuk bepergian dari satu tempat ke tempat yang lain dalam waktu cepat tanpa banyak mengeluarkan tenaga dan pikiran, walaupun terkadang tidak sedikit biaya yang harus dikeluarkan. Kendaraan merupakan salah satu nikmat yang Allah anugerahkan kepada manusia. Hal ini juga sebagai bukti curahan kasih sayang Allah kepada para makhluk-Nya.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan pembahasan untuk menjawab tujuan dari penelitian ini maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil analisis dari chi-kuadrat pengaruh dari keberadaan bentor sebagai pendukung transportasi dalam kawasan perumahan menyatakan adanya pengaruh becak motor terhadap aktifitas masyarakat perumahan. Hal yang paling mempengaruhi adalah faktor tingkat kapasitasnya, selain alat transportasi ini mudah di temukan masyarakat perumahan, kapasitas yang ada pada kendaraan ini cukup untuk memenuhi muatan penumpang dengan kemudahan menaruh barang di bagian depan tempat duduk penumpang.
2. Belum adanya ketentuan tarif biaya dan izin pengoperasian yang resmi dari pemerintah membuat pengguna beralih dari penggunaan transportasi bentor ke kendaraan pribadi seperti motor untuk menunjang aktifitas mereka sehari-hari.

B. Saran

Berdasarkan hasil analisis, pembahasan serta kesimpulan, maka penelitian ini merekomendasikan beberapa hal sebagai saran dalam penggunaan transportasi pendukung di wilayah penelitian kami, yaitu :

1. Dari aspek pemerintahan semoga pemerintah mampu dengan tegas mengeluarkan peraturan terhadap alat transportasi umum yang telah beroperasi di tiap ruas jalan dan telah banyak di gunakan oleh masyarakat.
2. Dengan adanya penelitian ini semoga dapat meningkatkan keinginan masyarakat untuk melihat potensi transportasi pendukung seperti bentor sebagai alat transportasi yang berguna untuk membantu kegiatan aktifitas masyarakat perumahan.

